

Historické dopravné stavby na území Bratislavskej župy



Zborník príspevkov z konferencie
organizovanej pri príležitosti
Dní európskeho kultúrneho dedičstva
2022 / 13. ročník

www.bratislavskykraj.sk



V roku 2020 bola Bratislavskému samosprávnemu kraju a partnerom udelená Výročná cena časopisu *Pamiatky a múzeá* za rok 2019 v kategórii Akcia – podujatie – dlhodobé projekty, za cyklus desiatich odborných konferencií ku Dňom európskeho kultúrneho dedičstva.

Historické dopravné stavby na území Bratislavskej župy

Zborník príspevkov z konferencie Bratislavského samosprávneho kraja, ktorá sa konala v rámci Dní európskeho kultúrneho dedičstva 2022 dňa 21. 9. 2022 v priestoroch Pálffyho paláca v Bratislave.

Autorky a autori príhovorov a konferenčných príspevkov:

Mgr. Juraj Droba, MBA, MA, predseda Bratislavského samosprávneho kraja
doc. Mgr. art. Svetlana Waradzinová, vedúca oddelenia kultúry, Bratislavský samosprávny kraj
Ing. Marek Horváth, projektový manažér pre dopravnú infraštruktúru, Bratislavský samosprávny kraj
Mgr. Peter Jesenský, senior analytik pre udržateľnú mobilitu Inštitútu regionálnej politiky, Bratislavský samosprávny kraj
Mgr. Lysá, PhD., Historický ústav, v. v. i., Slovenská akadémia vied
Mgr. Balázs Tinku-Szathmáry, Hungarian Museum of Science, Technology and Transport, Budapešť, Maďarsko
Mgr. Nada Kirinovičová, Pamiatkový úrad Slovenskej republiky
Mgr. Miroslav Hrdina, PhD., Krajský pamiatkový úrad Bratislava
Ing. arch. Tereza Bartošíková, PhD., Pamiatkový úrad Slovenskej republiky
Ing. arch. Pavol Škorvánek, OZ Bunkre, Bratislava
doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD., Slovenské technické múzeum – Múzeum dopravy v Bratislave
Dr. Zsigmond Gabor PhD., Hungarian Museum of Science, Technology and Transport, Budapešť, Maďarsko
Ing. Tomáš Kalina, PhD., Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Ing. Zoltán Ács, Verejné prístavy, a. s., Bratislava
Ing. Martin Golias, Verejné prístavy, a. s., Bratislava
doc. Ing. arch. Jana Gregorová, PhD., Katedra UNESCO pre obnovu architektonického dedičstva, Slovenská technická univerzita v Bratislave
Mgr. Peter Kallo, Železničné múzeum Slovenskej republiky
Ing. Michal Tunega, Železničné múzeum Slovenskej republiky
Ing. arch. Jan Doubek, Metropolitný inštitút Bratislava
doc. Ing. arch. Katarína Smatanová, M.A., PhD., Ústav urbanizmu a územného plánovania na Fakulte architektúry a dizajnu Slovenská technická univerzita v Bratislave
Ing. arch. Andrea Šeligová, PhD., Ústav urbanizmu a územného plánovania na Fakulte architektúry a dizajnu STU v Bratislave
PhDr. Margaréta Musilová, Mestský ústav ochrany pamiatok v Bratislave
Ing. Tatiana Mikušová, Slovenský dom Centropo

Partnerské organizácie:

Pamiatkový úrad Slovenskej republiky
Mestský ústav ochrany pamiatok v Bratislave
Academia Istropolitana Nova, o. z.
Železničné múzeum Slovenskej republiky
Slovenské technické múzeum – Múzeum dopravy v Bratislave

Prípravný výbor konferencie:

doc. Mgr. art. Svetlana Waradzinová, Bratislavský samosprávny kraj
Mgr. Petra Kalová, Bratislavský samosprávny kraj
Mgr. art. Zuzana Nemcová, Bratislavský samosprávny kraj
Ing. arch. Ján Mackovič, Krajský pamiatkový úrad Bratislava
PhDr. Karel Prášek – Krajský pamiatkový úrad Bratislava
PhDr. Zuzana Zvarová, Mestský ústav ochrany pamiatok v Bratislave
Ing. Ernest Huska, Miestny úrad mestskej časti Bratislava-Staré Mesto
Mgr. Nada Kirinovičová, Pamiatkový úrad Slovenskej republiky
Ing. arch. Tereza Bartošíková, PhD., Pamiatkový úrad Slovenskej republiky
Mgr. Lucia Gembešová, Academia Istropolitana Nova, o. z.
Ing. Zuzana Svítková, Academia Istropolitana Nova, o. z.

Vydanie prvé
Bratislava 2023

Historické dopravné stavby na území Bratislavskej župy

Zborník príspevkov z konferencie Bratislavského samosprávneho kraja, ktorá sa konala v rámci Dní európskeho kultúrneho dedičstva 2022 v termíne 21. 9. 2022.

Vydavateľ:
Bratislavský samosprávny kraj

Editorky:
doc. Mgr. art. Svetlana Waradzinová, Mgr. Petra Kalová, Mgr. Lucia Gembešová, Ing. Zuzana Svítková

Autorky a autori:
Ing. Marek Horváth, Mgr. Peter Jesenský, Mgr. Žofia Lysá, Mgr. Balázs Tinku-Szathmáry, Mgr. Naďa Kirinovičová, Mgr. Miroslav Hrdina, PhD., Ing. arch. Tereza Bartošíková, PhD., Ing. arch. Pavol Škorvánek, doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD., Dr. Zsigmond Gabor PhD., Ing. Tomáš Kalina, PhD., Ing. Zoltán Ács, Ing. Martin Goliaš, Doc. Ing. arch. Jana Gregorová, PhD., Ing. Michal Tunega, Mgr. Peter Kallo, Ing. arch. Jan Doubek, doc. Ing. arch. Katarína Smatanová, M.A., PhD., Ing. arch. Andrea Šeligová, PhD., PhDr. Margaréta Musilová, Ing. Tatiana Mikušová.

Jazyková korektúra:
Mgr. Miroslava Fabriciusová

Grafická úprava:
Marta Hegedúšová, Martin Žilinský

Fotografia na obálke:
Most SNP
Zdroj: zbierka Juraja Bartoša z internetovej stránky www.pammap.sk

ISBN: 978-80-99911-09-4

Obsah

Príhovory	
Juraj Droba	8
Svetlana Waradzinová	10
Peter Jesenský, Marek Horváth	11
 Žofia Lysá	
Historické obchodné cesty a ich vplyv na vznik a urbanizmus miest (na príklade stredovekej Bratislavy)	14
 Balázs Tinku-Szathmáry	
Vývoj prístavov pred rokom 1914. Investície prvej Dunajskej paroplavebnej spoločnosti medzi Viedňou a Belehradom	29
Development of ports before 1914. Investments of first Danube Steamship Company between Vienna and Belgrade	39
 Nada Kirinovičová	
Prehľad kultúrnych pamiatok – historických dopravných stavieb v Bratislavskom kraji	49
 Miroslav Hrdina	
Most SNP v Bratislave ako významná pamiatka neskorého modernizmu	60
 Tereza Bartošíková	
Vývoj bratislavského prístavu a jeho kultúrne pamiatky	74
 Pavol Škorvánek	
Zimný prístav Bratislava a jeho význam pre potreby armády	88
 Luboš Kačírek	
Návrh Múzea vodnej dopravy v Bratislave – Zimnom prístave	100
 Gábor Zsigmond	
Nové možnosti prezentácie lodného dedičstva	111
New Opportunities for Showcasing Shipping Heritage	120
 Martin Goliaš, Tomáš Kalina, Zoltán Ács	
Potenciál rozvoja územia bratislavského prístavu s využitím kultúrneho dedičstva	129

Jana Gregorová	
Pohľad na formovanie bratislavského nábrežia Dunaja z hľadiska zachovania identity mesta	134
Michal Tunega, Peter Kallo	
Potenciál rozvoja územia bratislavskej železničnej stanice s využitím kultúrneho dedičstva	143
Jan Doubek	
Potenciál rozvoja územia Hlavnej stanice.....	153
Katarína Smatanová, Andrea Šeligová	
Problematika dopravy v historických centrách miest	159
Margaréta Musilová	
Danuvina Alacris, plavba rímskej veslice v rámci projektu Living Danube Limes v roku 2022	166
Tatiana Mikušová	
Európska kultúrna cesta sv. Cyrila a Metoda. Medzinárodná prezentácia histórie a kultúrneho dedičstva	177
Profily autorov a autoriek príspevkov	185

Príhovor predsedu Bratislavského samosprávneho kraja

Vážené dámy, vážení páni,
vážení hostia,

Bratislavský samosprávny kraj organizuje v rámci každoročného celoeurópskeho podujatia Dni európskeho kultúrneho dedičstva už 13. ročník konferencie venovanej kultúrnemu dedičstvu a pamiatkam nášho kraja. Naším zámerom je popularizovať a zviditeľniť kultúrne dedičstvo župy a dôležitosť jej pamiatkovej ochrany, čo sa nám darí aj prostredníctvom tejto konferencie. Som rád, že na úrade máme väčšinovú zhodu v tom, že investovať do obnovy pamiatok je niečo, do čoho kraj, aj keď to nemá ako svoju primárnu kompetenciu, musí vstupovať a pracovať na tom. Ako pozitívne príklady môžem uviesť obnovenú synagógu v Senci či kaštieľ v Modre. Naším ďalším cieľom je obnova synagógy vo Sv. Jure, ktorá patrí k významným židovským pamiatkam kraja s úzkou väzbou na rabína Chatama Sofera.

Tohtoročnou témou konferencie je doprava, ktorá tak ako dnes, aj v minulosti bola jedným zo základných prvkov, ktoré ovplyvňovali urbanizmus, rozvoj miest, ale aj rozvoj kraja. Cieľom je poukázať na dôležitosť kultúrneho dedičstva a potrebu jeho ochrany, a zároveň nastoliť otázky, ktoré dnes rezonujú pri rozvoji, výstavbe a napĺňaní aktuálnych potrieb urbánnych oblastí. Rozvoj oblastí je často v rozpore s pamiatkovou ochranou a otázkami, ako s pamiatkami zaobchádzať a ako ich začleniť do súčasného života mesta či obce. Máme však niekoľko pekných príkladov, kde sa to dá, kde sa snúbi história, ochrana pamiatok a moderná architektúra.

Konferencia má byť miestom, kde sa okrem nových poznatkov určených pre širokú verejnosť prepoja aj názory odborníkov z rôznych oblastí. Naším zámerom je začať dialóg a hľadať cestu, ako začleňovať pamiatky minulosti do našej súčasnosti tak, aby sme využili ich potenciál, no zároveň aby neboli brzdou pre kvalitný rozvoj miest a obcí. Tak ako každý rok, bude výstupom z konferencie tlačený zborník prednášok, dostupný aj v PDF verzii na našom webe, takže sa k príspevkom budete môcť kedykoľvek vrátiť.

Na záver by som sa rád poďakoval všetkým partnerom – Akademii Istropolitana Nova, Pamiatkovému úradu Slovenskej republiky, Mestskému ústavu ochrany pamiatok v Bratislave, Železničnému mú-



zeu Slovenskej republiky, Slovenskému technickému múzeu – Múzeu dopravy v Bratislave, autorom príspevkov a taktiež aj mojím kolegom a kolegyniam, vďaka ktorým môžeme v tejto tradícii pokračovať a pri-
nášať každý rok stále aktuálne témy.

A stylized, handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected loops and strokes.

Mgr. Juraj Droba, MBA, MA
predseda Bratislavského
samosprávneho kraja

Príhovor vedúcej oddelenia kultúry

doc. Mgr. art. Svetlana Waradzinová **vedúca oddelenia kultúry**

Milé dámy, vážení páni,
dovoľte mi opätovne Vás privítať na ďalšom ročníku župnej konferencie, ktorú organizujeme v rámci Dní európskeho kultúrneho dedičstva. Tentoraz s témou nie veľmi tradičnou v spojení s kultúrnym dedičstvom kraja, a to s dopravou. Treba si uvedomiť, že súčasný stav charakteristiky dopravy je výsledkom spolupôsobenia viacerých okolností – geografickej či ekonomickej osobitosti územia, ale aj historického vývoja v priestore strednej Európy, ktorý náš kraj formovali. Dnes budú odborníci a odborníčky diskutovať o rôznych formách dopravy a jej infraštruktúry a o jej vplyve na rozvoj krajiny, o tom, aké typy stavieb rozvoj dopravy priniesol či o drobnej architektúre, ktorá vznikala popri významných dopravných stavbách. V programe sa budú venovať nielen cestnej, ale aj železničnej a vodnej dopravnej infraštruktúre – od Mosta SNP, sláviaceho 50. výročie otvorenia, cez pálčivý problém revitalizácie Hlavnej železničnej stanice, ako aj problematike dopravy v historických centrách miest, ktoré sú ako chránená pamiatková zóna či pamiatková rezervácia ovplyvňované dopravou. A v neposlednom rade spomenieme aj Zimný prístav a jeho zabudnutý potenciál.

Som rada, že sa nám podarilo pripraviť pútavý program a sústrediť najlepších odborníkov na danú tému, dokonca aj zo zahraničia, a vytvoriť tak platformu na výmenu skúseností a najnovších poznatkov v pamiatkovej ochrane daných stavieb. Budem rada, keď to aj Vy budete cítiť podobne.

Chcela by som z tohto miesta poďakovať našim dlhoročným odborným partnerom, ktorí prinášajú návrhy na nové témy či prednášajúcich, a tak dávajú našej konferencii punc atraktívnosti a kvality. A Vám, vážení hostia a účastníci, prajem inšpiratívne strávený čas a dobrú diskusiu, ktorá tému dopravy v kontexte pamiatkarskej agendy, tak pálčivú pre súčasnosť – posunie novým a možno aj nečakaným smerom.

Príhovor

Mgr. Peter Jesenský, Ing. Marek Horváth **Odbor stratégie, územného rozvoja a riadenia** **projektov BSK**

Téma, resp. problematika dopravy zohráva kľúčovú úlohu od doby, keď ľudia začali hromadne, na pravidelnej báze, cestovať za prácou, vzdelaním, službami, zábavou a podobne. Aj téma dnešnej konferencie nám potvrdzuje, že doprava je pre mesto Bratislava, ako aj pre celý región zásadnou záležitosťou už viac ako dve storočia.

Rozvoj dopravy ide ruka v ruku s rozvojom celého územia mesta a regiónu. V prípade Bratislavy a Bratislavského kraja úzko súvisí s rozvojom celej krajiny, keďže sa jedná o metropolitný región. Práve od vzniku samostatnej Slovenskej republiky si môžeme všimnúť najdynamickejší rozvoj územia mesta Bratislava, ako aj celého regiónu. Bratislava sa razom stala kľúčovým dopravným uzlom celej krajiny, a to nielen z dôvodu, že sa jedná o hlavné mesto, ale aj vďaka strategickej polohe, keďže leží na križovatke viacerých dopravných koridorov európskeho významu. Tento rozvoj je kontinuálny posledných 30 rokov, čoho dôkazom je aj rast obyvateľstva. V posledných 10 rokoch sa počet obyvateľov ročne zvyšoval o viac ako 7000. Pre porovnanie, je to veľkosť mesta Stupava. Číže každoročne nám v kraji „vznikne“ mesto s veľkosťou Stupavy. Takýto výrazný rast obyvateľstva jednoznačne vedie k zvyšovaniu intenzity dopravy. Ďalším fenoménom, ktorý výrazným spôsobom prispieva k rastu intenzity dopravy, je suburbanizácia obyvateľstva. Ide o trend sťahovania mestského obyvateľstva do priľahlých vidieckych oblastí, čo výrazným spôsobom zvyšuje denný pohyb obyvateľstva. Tento fakt potvrdzuje aj štúdia, ktorá bola realizovaná na konci roka 2018 a zamerala sa na analýzu pohybu obyvateľstva na základe pohybu SIM kariet. Ukázala, že denne dochádza do Bratislavy z okolitých okresov Bratislavského kraja a z priľahlých okresov Trnavského kraja okolo 140 000 ľudí. Navyše, pomer medzi vykonanými cestami prostredníctvom individuálnej osobnej dopravy a verejnej osobnej dopravy je 73:27, a to v prospech individuálnej osobnej dopravy. Všetky tieto skutočnosti nielenže negatívne vplyvajú na zhoršovanie dopravnej situácie v kraji, ale aj na zhoršovanie kvality životného prostredia, keďže práve doprava je v Bratislavskom kraji najväčším znečisťovateľom životného prostredia. Okolo 60 % všetkých emisií na území kraja pochádza práve z dopravy, predovšetkým z automobilovej. Intenzita dopravy v Bratislavskom kraji v porovnaní s ostatnými regiónmi Slovenska je tak veľká, že okolo 40 % vyprodukovaných emisií

z dopravy na území Slovenska pochádza práve z Bratislavského kraja. Tento trend je z hľadiska dopravy, ale aj životného prostredia dlhodobo neudržateľný, a preto sa Bratislavský samosprávny kraj rozhodol konať. V priebehu rokov 2018 – 2021 spracoval v úzkej spolupráci s partnermi Plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja (PUM BSK). Partnermi pri spracovaní boli mesto Bratislava, Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), ako aj Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK). Jedná sa o kľúčový strednodobý až dlhodobý strategický dokument pomenovávajúci najdôležitejšie opatrenia, ktoré je potrebné implementovať, aby sa dosiahol vyrovnaný pomer 50:50 medzi individuálnou automobilovou dopravou a verejnou osobnou dopravou do roku 2050. Práve PUM BSK bol kľúčovým dokumentom, o ktorý sa Bratislavský samosprávny kraj opierať pri vyjednávaní opatrení pre nové programové obdobie 2021 – 2027. Bratislavskému samosprávnemu kraju sa v spolupráci s ministerstvom dopravy, ŽSR a mestom Bratislava podarilo vyjednať zhruba 300 miliónov EUR pre verejnú osobnú dopravu v rámci územia kraja a ďalších zhruba 60 miliónov na investície do železníc a ciest na území kraja.

Aké sú teda ciele rozvoja dopravy v kraji:

- BSK zadefinoval ako nosný dopravný systém železničnú sieť s prepojením na električkovú sieť v rámci mesta Bratislava;
- Práve železnica predstavuje ekologický, veľkokapacitný a rýchly spôsob dopravy veľkého množstva cestujúcich;
- Výzvami sú preto jednak skapacitnenie vybraných úsekov železničných tratí, predovšetkým trate 130 (smer Senec) prostredníctvom peronizácie vybraných staníc, ako aj trate 131 (smer Dunajská Streda) čiastočným zdvojkolajnením;
- V nadväznosti na to je potrebné vybudovať prestupné terminály medzi železničnou a električkovou sieťou. Ide predovšetkým o TIOPy (Terminály integrovanej osobnej prepravy) Ružinov, Vrakuňa, Bory a Železná studienka;
- V rámci mesta treba predĺžiť električkovú sieť predovšetkým v smeroch na TIOP Ružinov a TIOP Bory, rekonštruovať a modernizovať úseky radiál, ktoré sú v zlom technickom stave, ako aj rozšíriť električkovú sieť v rámci mesta;
- V rámci územia kraja je potrebné budovať prestupné terminály pri železničných staniciach a zastávkach spolu so záchytnými parkoviskami pre autá a s bezpečnými parkoviskami pre bicykle;
- Taktiež treba vybudovať autobusové stanice vo vybraných mestách a obciach.

Všetky tieto opatrenia smerujú k zvýšeniu atraktivity, kvality a spoľahlivosti verejnej osobnej dopravy. Ako môžete vidieť, nejedná sa priamo o projekty BSK, ale o projekty, ktoré budú implementovať práve tí part-

neri, s ktorými BSK úzko spolupracuje – či už na tvorbe PUM, programového obdobia, alebo na celkovom rozvoji dopravy v kraji. Sú to ŽSR, mesto Bratislava, ministerstvo dopravy, ale aj mestá a obce kraja. V rámci kraja však máme územia, kde opatrenia realizované iba v rámci verejnej osobnej dopravy nemôžu vyriešiť súčasnú zložitú dopravnú situáciu. Hovoríme o okrese Pezinok, kde na ceste II/502 (cesta z Bratislavy, cez Pezinok, Modru až do Trnavského kraja) intenzita dopravy v najkritickejších úsekoch činí viac ako 25 000 áut denne. Je to niekoľkonásobne vyššia intenzita dopravy, ako na niektorých úsekoch diaľnice D1 na východnom Slovensku. Medzi najvýznamnejšie projekty BSK v oblasti dopravy preto patrí Obchvat Malokarpatska, teda miest Svätý Jur, Pezinok, Modra a obcí Slovenský Grob, Chorvátsky Grob, Viničné, Vinosady a Dubová. Ide o rozsiahly projekt, ktorý sa nedá v rámci finančných možností kraja realizovať naraz, ale je nevyhnutná jeho etapizácia. Prvá časť obchvatu, prepojenie diaľničnej križovatky Triblavina s Teplými prameňmi v katastri obce Chorvátsky Grob, bude dokončená na začiatku októbra. Bratislavský samosprávny kraj už aktívne pracuje na príprave realizácie ďalších úsekov. No a v neposlednom rade ďalším kľúčovým opatrením v rámci dopravy je budovanie cyklodopravných trás určených predovšetkým na dennú dochádzku obyvateľov za prácou, vzdelaním a službami. V tomto prípade ide jednak o projekty kraja, ale aj miest a obcí a ich vzájomné prepájanie.

Každé jedno spomínané opatrenie je veľmi dôležité pre komplexné riešenie dopravnej situácie v Bratislavskom kraji. Veríme, že vďaka úzkej spolupráci s našimi partnermi sa nám spoločnými silami podarí vyriešiť zložitú dopravnú situáciu a v perspektíve ďalšieho rozvoja územia dosiahnuť spomínaný vyrovnaný pomer individuálnej osobnej dopravy a verejnej osobnej dopravy do roku 2050.

Historické obchodné cesty a ich vplyv na vznik a urbanizmus miest (na príklade stredovekej Bratislavy)¹

Žofia Lysá

Každému človeku je daná prirodzená túžba spoznať výhľad z najbližšieho kopca či objaviť priestor za horizontom. Spolu s prirodzenou potrebou vyhľadať zdroje obživy, viedla snaha človeka o rozšírenie obzorov od nepamäti k putovaniu krajinou. Trasy ciest formovali do veľkej miery prírodné pomery krajiny: výrazné orientačné body – ako kopce, priesmyky, brody či línie pohorí a vodných tokov. Postupom času sa vytvorili hlavné koridory, ktoré ľudia využívali od dávnej minulosti takmer nepretržite až dodnes.² Azda teda neprekvapí, že niektoré starobylé cesty sa prekrývajú s vozovkou aj v 21. storočí.

Platí to aj pre územie dnešného Bratislavského samosprávneho kraja, kde boli strategickými bodmi: brod cez Dunaj pod Bratislavským hradom, brod rieky Moravy a ďalej prírodný tzv. Lamačský zlom, ktorý oddeľuje Devínsku skupinu Malých Karpát od súvislého Karpatského pohoria a umožňuje prechod Karpát smerom na sever. Významné línie tvorili rieka Dunaj a pohorie Malé Karpaty.

Strategická poloha Bratislavskej brány na križovatke dvoch ciest celoeurópskeho významu predurčila toto územie na osídľovanie už od praveku. Jantárová cesta vychádzala zo stredomorskej oblasti Jadranu, podľa možností obchádzala Alpy a v oblasti Bratislavskej brány prechádzala Dunaj, následne pokračovala Lamačským zlomom a povodím rieky Moravy ďalej až k Baltickému moru. Jej názov je odvodený od jantáru – hlavného artiklu, ktorý po trase prúdil do niekdajšej Rímskej ríše. Podunajská cesta zas predstavovala dôležitú spojnicu juhovýchodnej Európy so západnou. Pozdĺž Dunaja vznikali v stredoveku významné uhorské obchodné centrá ako Bratislava, Ostrihom, Komárno, Budín, Pešť, Rab/Győr či Vác.³

Treťou komunikáciou v regióne bola tzv. Česká cesta, ktorá spájala Prahu s Budínom, pričom predstavovala len úsek diaľkovej cesty vedúcej od brehov Bosporu cez Budín, Ostrihom, Trnavu, Brno, Prahu do Porýnia až k Atlantickému oceánu. Trasu tzv. *via Bohemica* poznáme z dekrétu

1 Štúdia vznikla v rámci riešenia projektu VEGA 2/0028/22 *Stredoveká spoločnosť v Uhorsku (štruktúra, koexistencia a konfrontácia sociálnych skupín do konca 13. storočia)*.

2 FARKAŠ, Zdeněk: Komunikácie, cesty a diaľkové kontakty v oblasti Bratislavy. In: ŠEDIVÝ, Juraj – ŠTEFANOVIČOVÁ, Tatiana: *Dejiny Bratislavy 1. Brezalauspurc na križovatke kultúr*. Bratislava: Slovart, 1212, s. 453.

3 K urbanistickej štruktúre miest vo vzťahu k Dunaju podrobne pozri GEREVICH, László: *Towns in medieval Hungary*. Budapest: Akadémiai Kiadó, 1990, s. 26 – 50.

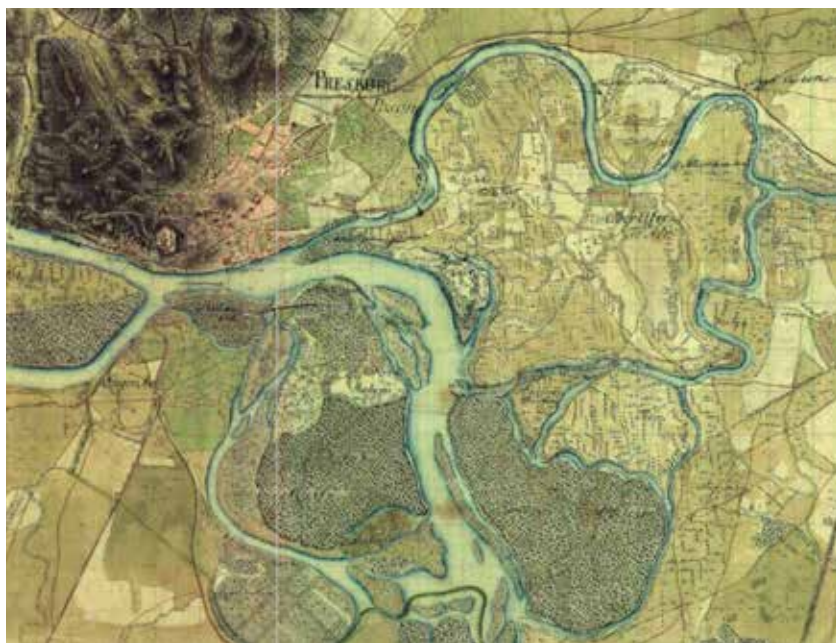
Karola Róberta z roku 1336, ktorý presne určoval miesta, kde sa vyberalo mýto.⁴ Dekréť súvisí s dohodami o spojení českého a uhorského kráľa (uzavreté boli v novembri 1335 na Vyšehrade), namiereného proti Habsburgovcom, pričom hospodárskou zbraňou, ktorá mala poškodiť rakúske záujmy, mal byť odklon obchodu medzi Nemeckom a Uhorskom, ktorý dovtedy prebiehal cez Viedeň, na Českú cestu. V roku 1373 zriadil Ľudovít I. Veľký odbočku tejto cesty smerom na Bratislavu. Odbočka viedla trasou: Holíč – Šaštín – Kuklov – Malacky – Stupava – Bratislava.⁵ Z polohy na Českej ceste ťažili mestá Trnava a – po zavedení odbočky – aj Bratislava.⁶

Veľtok Dunaj

Kľúčovým faktorom, ktorý vplýval na osídlenie a trasy ciest v priestore dnešného územia mesta Bratislavy bol Dunaj. Na území za Bratislavou nadobúdala rieka kedysi v minulosti podobu vnútrozemskej

delti. Rieka prinášala časté povodne, najmä po topení ľadovcov v Alpách a vytvárala spleť rami, ostrovov a bažín. Kým horný tok Dunaja je typický silným prúdom strhávajúcim materiál, ten sa v strednom povodí Dunaja naopak ukladá v podobe naplavenín, ktoré sú typické aj v okolí Bratislavy.⁷ Listina Albrechta Habsburského z roku 1439 spomína, že kvôli piesočným nánosom a nahromadeným naplaveným stromom je vody Dunaja ťažké preplaviť loďou.⁸ Ako vysvetľuje stredoveké pomery historik Juraj Šedivý, v oblasti Bratislavy ešte Dunaj preteká v špeciálnych podmienkach, koryto sa tu zužuje medzi Hainburskými vrchmi a Malými Karpatami, vďaka čomu práve tu vznikli priaznivé podmienky na prechod cez rieku. Dalo sa totiž prejsť pohodlne až k ľavému brehu rieky, kým na iných miestach sa cestujúci museli prebojovať podmáčaným močaristým terénom. Jednotlivé ostrovy uľahčovali prechod rieky. Záviselo od ročného obdobia a prietoku

- 4 Cesta vstupovala do Uhorska v Holíči, kde sa platil osemdesiatok z tovaru ako pohraničné mýto. Z Holíča sa šlo buď na Šaštín (*Saaswar*), alebo Senicu (*Stynche*), pričom v Jablonici (*Jabluncza*) sa cesta spájala a pokračovala popod hrad Korlát (*circa castrum Kurlachkw*) smerom na Bukovú (*Bykzaad*) a na Biňovce (*Beyn*). Za Karpatami sa platilo mýto vo Farkašine (*Forkoshyda*) – Šintave (*Semptey*) – v Nárhyde (*Narhyd*) – Dvoroch nad Žitavou (*Wdword*) a po prekročení Dunaja v Ostrihome (*Strigonio*) – v Čabe (*Chabya*) – v Szentjakabfalve (*villa sancti Jacobi*) a pri bráne do mesta Budín (*in porta civitatis Budensis*). Na úseku cesty od Holíča po Budín ležali dve mestá Trnava a Budín, kde sa platil tridsiatok. *Codex diplomaticus et epistolaris Moraviae VII*. Ed.: V. Ritter, I. Chlumsky. Brun 1858, s. 75 – 76.
- 5 „...de Wywar per villas Swr, Kikulleu, Malaczka at Stompa ac Posonium...“ *Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus ac civilis. Tomi IX, volumen VII*. Ed. Georgius Fejér. Budae: Typ. Universitatis, 1834, s. 332.
- 6 JANŠÁK, Štefan: Konfinium na Záhorí a stará cesta ním vedúca z Bratislavy do Prahy. In: *Geografický časopis XII*, 1960.
- 7 ŠIMKOVIČ, Vladimír: Poloha a osud mesta na okraji. In: *Bratislava metropolis*. Eds. Dominique Perrault, Michal Bogár, Lubomír Králik, Ľudovít Urban et al. Bratislava: Spolok architektov Slovenska, 2013, s. 62
- 8 AMB, listina 1264: 11. VII 1439. ŠEDIVÝ, Juraj: Stredoveké prístavy (prievozy) a mýta na Malom Dunaji. In: *Na sútoku riek. Život v slovensko-rakúskom pohraničí*. Zost. Mária Munková, Lenka Pavlíková. Bratislava: Štátny archív Bratislava, 2014, s. 348.



Mapa Bratislavy a vnútrozemskej delty Dunaja
(1. vojenské mapovanie, 18. storočie)
Zdroj: Bratislava Metropolis

vody, či využívali prechod formou brodu, alebo prievozu.⁹ Predstavu o tom, ako prievoz v praxi fungoval poskytuje listina kráľa Žigmunda Luxemburského z roku 1396. Kvôli množstvu prechádzajúcich ľudí nariaďuje, aby lodníci a iní, ktorým patrí bratislavský prístav, dali zhotoviť 6 lodí (každá pre 40 jazdcov a koní), pričom mali byť k dispozícii tri lode na jednej a tri na druhej strane Dunaja. Nariadil tiež zriadiť na oboch brehoch Dunaja prístrešok pre prievozníkov.¹⁰ Dunaj v minulosti často vytváral

prirodzenú hranicu odlišných svetov, inokedy mal tendenciu skôr spájať. Bratislava sa takmer vždy ocitla na pomedzí odlišných kultúr či štátnych útvarov. V stredoveku bol hranicou raz Dunaj (Veľká Morava v 9. storočí), inokedy viedla hraničná čiara zo severu na juh (stredoveké Uhorsko). Vďaka významnému brodu cez veľtok, ktorého význam postupne úplne zanikol nárastom premosťovacích techník, tu však zároveň dochádzalo k najväčšiemu priesaku a miešaniu kultúr. Bratislava sa nachádzala v ich priesečníku a prakticky od praveku bola miestom nadregionálneho významu.¹¹

⁹ Tamže, s. 346 – 347.

¹⁰ Tamže, s. 354. AMB, listina č. 601: 22. V. 1396.

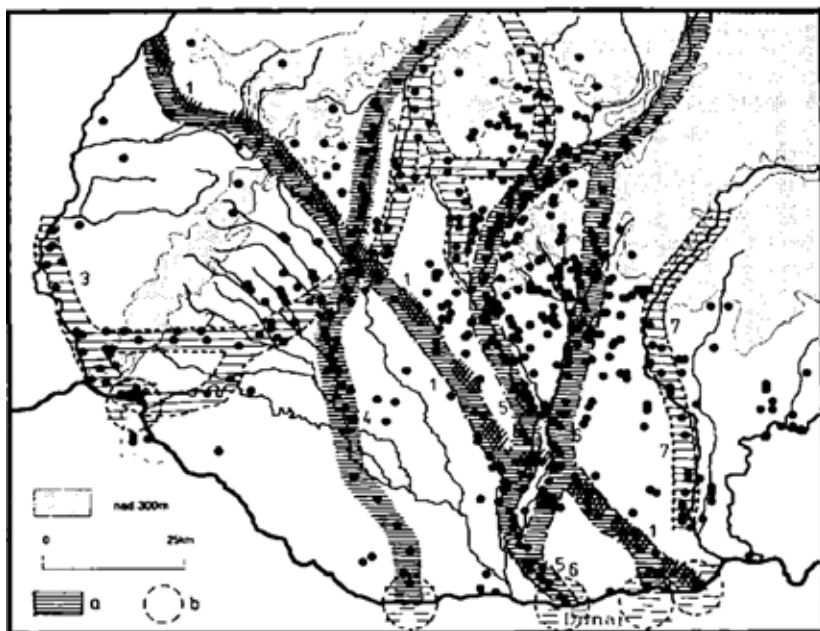
¹¹ Vystihuje to aj názov poslednej syntézy dejín mesta. ŠEDIVÝ, Juraj – ŠTEFANOVIČOVÁ, Tatiana: *Dejiny Bratislavy 1. Brezalauspurc – na križovatke kultúr*. Bratislava: Slovart, 2012.

Cesta a zrod mesta

Pozdĺž starých ciest sa nachádzajú nielen zvýšené množstvo tzv. náhodných archeologických nálezov, ale predovšetkým sieť fortifikácií zabezpečujúcich kontrolu starých trás. Sídľiská a osady pozdĺž obchodných ciest zároveň prirodzene prosperovali zo svojej polohy. Archeológia nazerá na rekonštrukciu starých komunikácií, ktoré sa po stáročia takmer nemennili, aj ako na súčasť vývoja osídlenia. Na trasy ciest vplývala niekedy okrem

geomorfologických daností aj politická situácia a bezpečnosť.¹²

Urbanizačná vlna, ktorá začala na európskom Západe v priebehu 11. a 12. storočia, zasiahla strednú Európu o storočie neskôr. Od 9. storočia sa u nás vyvíjali trhové a remeselné centrá v podhradiach významných hradov, kde sa v závetrí pod ochranou hradu logicky koncentroval zvýšený počet remeselníkov a obchodníkov. Obyvatelia sa však právnym postavením neodlišovali od ostatného obyvateľstva a podliehali kráľovským žu-



Koncentrácia osídlenia na trasách na území západného Slovenska (prelome 12. a 13. storočia):

a) cestné komunikácie

b) predpokladané brody riek

Zdroj: Hunka – Ruttkay

12 HUNKA, Ján – RUTTKAY, Matej: Historické komunikácie na území stredovekého Slovenska. In: *Archaeologia historica* 23, 1998, s. 295 – 302.

panom. Významné podhradia boli napríklad Ostrihom, Budín, Stoličný Belehrad, Bratislava či Nitra.

V 13. storočí začal panovník cieľene podporovať a usádzať tzv. hostí (mohlo ísť o kolonistov z cudziny alebo aj domáce obyvateľstvo), ktorým pri príchode udeľoval výsady hospodárskeho a právneho charakteru tak, aby zabezpečil rozvoj sídliska.¹³ To, čo vytváralo stredoveké výsadné mesto bolo predovšetkým právo na samosprávu. Obec mešťanov získala výsadu slobodne si zvoliť predstaveného – richtára, ktorý spolu s prísaznými (čiže mestskou radou) vykonával nad obyvateľmi mesta súdnu právomoc. Riadili sa pritom vlastnými zvyklosťami (domovským právom). Táto sloboda išla ruka v ruku s vyňatím celej komunity spod právomoci župana. Samospráva slobodných obyvateľov je základným atribútom stredovekého mesta a je to odkaz 13. storočia pre dnešok. Inštitút samosprávy existuje dodnes nielen v mestách, ale aj v podobe územnej či univerzitnej samosprávy.

Výsadné mesto navyše tvorilo aj nový vizuálny prvok v krajine. Kým do vzniku miest predstavovali dichotómiu centra a periférie hrad – vidiek, od 13. storočia je to mesto – vidiek. Kým hrad bol autoritatívnu inštitúciou na čele so županom, mesto je už organizované na báze samosprávy. Jednoducho povedané, pre vidiečana zname-

nal hrad pána, kým ekonomická väzba medzi vidiekom a mestom je viac partnerským vzťahom.

V stredoveku bola celá ekonomická činnosť (napríklad obchod) spojená a podmienená s povolením kráľovskej moci. Dialo sa to formou výsad: na konanie slobodného trhu, oslobodenia od platenia mýt na cestách či brodoch, ale aj na hraniciach kráľovstva či právo skladu.

Výsady právneho a ekonomického charakteru umožňovali ekonomické výhody pre ich nositeľov a mali prilákať nových osadníkov do zdecimovaného Uhorska po ničivom mongolskom vpáde. Takáto právna injekcia slobôd však neposlúžila v každej lokalite na ozdravenie organizmu sídliska. Životaschopnosť preukázali predovšetkým sídla v podhradiach významných hradov, na križovatkách ciest (najmä ak trh prilákal nielen domácich, ale aj zahraničných obchodníkov) či v blízkosti rudných ložísk. V stredoveku patrilo počtom miest dnešné územie Slovenska k najurbanizovanejším častiam Uhorska. Nachádzala sa tu polovica najvýznamnejších slobodných kráľovských miest, hoci územne tvorilo dnešné Slovensko len osminu rozlohy Uhorského kráľovstva.¹⁴ Silnejúca ekonomická prosperita miest predstavovala nový hospodársky motor v rukách panovníka. Postupne sa stávali významným zdrojom príjmov.

13 S prvými výsadnými listinami uhorských kráľov pre hostí sa stretávame od začiatku 13. storočia, počnúc listinou pre Blatný Potok (*Sárospatak*, 1201), Stoličný Belehrad (1237) či Trnavu (1238). Bratislava získala privilégium relatívne neskoro – až v roku 1291.

14 ŠTEFÁNIK, Martin a kol.: *Stredoveké mesto a jeho obyvateľia*. Bratislava: Historický ústav SAV, 2017, s. 22 – 23.

Ekonomická sila výsadných miest sa pretavila aj v ich urbanistickej štruktúre – vonkajším znakom výsadných miest bola výstavba kamenného jadra s kamennými domami mešťanov (vlastníctvo domu bolo základným predpokladom pre získanie statusu plnoprávneho mešťana), námestím, vybudovanie farského kostola, radničnej veže a opevnenie s kamennými hradbami.¹⁵

Mesto na Dunaji

Aj Bratislava sa v stredoveku vyvíjala ako podhradie významného pohraničného hradu. Bola správnym a cirkevným centrom Veľkej Moravy (9. storočie) a neskôr Uhorského kráľovstva (po roku 1000). Na hrade sídlil župan ako úradník kráľa (predstaviteľ územnosprávnej jednotky štátu – bratislavského komitátu). Bratislava tvorila v období stredoveku vstupnú bránu do Uhorska. Povodím Dunaja tiahli križiacke vojská (1189), armády nemeckých cisárov či rakúskych vojvodov, ale aj českých kráľov. Zisk Bratislavského hradu bol kľúčom v ich ďalšom postupe. Vďaka svojej polohe na rozhraní troch krajín (Uhorsko, Moravské kniežatstvo/ neskôr Moravské markgrófstvo, Východná marka/neskôr Rakúske vojvodstvo) sa však stal veľakrát aj centrom mierových rokovaní,

návštev panovníkov, diplomatických stretnutí či medzinárodných významných zásadných a sobášnych aktov. Niekoľkokrát sa Bratislava stala aj sídlom uhorských kráľov, keď ich k tomu prinútila zložitá vnútropolitická situácia. Možno skonštatovať, že „veľké“ politické dejiny Uhorska sa do veľkej miery prekrývali s „malými“ dejinami Bratislavy. Hoci tento priestor niesol predovšetkým úlohu strážcu na okraji štátu, neustále bol v centre diania.

Ako konštatoval Juraj Šedivý, poloha Bratislavy na hranici a najmä komunikačná tepna veľtoku uľahčovali prienik obchodníkov a nových osadníkov. Spolu s ľuďmi sa plavili dolu Dunajom nové tovary, „kapitál“, odlišná materiálna kultúra, ale aj duchovné hodnoty – „inovácie“, idey či právo.¹⁶ V tomto období mal Dunaj tendenciu spájať región celého stredného Podunajska. Spočiatku cudzinci Bratislavou len prechádzali, prípadne sa tu načas zastavili (križiacky tábor cisára Fridricha I. Barbarosu pred Bratislavou roku 1189). Na podunajskej obchodnej ceste sa pohybovali kupci z Flámska, Porýnia, Bavorska, Rakúska. Niektorí si vytvorili svoje ulice či štvrte vo významnejších centrách na Dunaji (Viedeň, Ostrihom) – v menších, akými bola aj Bratislava, mohli mať spočiatku len kupecké dvory.¹⁷ Do Bratislavy a okolia prichádzali aj

15 ŠTEFÁNIK, Martin – LUKAČKA, Ján a kol.: *Lexikón stredovekých miest na Slovensku*. Bratislava: Prodama, 2010, s. 7 – 9.

16 ŠEDIVÝ, Juraj: Najstarší patriciát v stredovekej Bratislave : šľachtici alebo mešťania? In: *Forum historiae* [elektronický zdroj], 2008, č. 2, s. 15. URL http://www.forumhistoriae.sk/FH2_2008/texty_2_2008/sedivy.pdf, s. 1 – 21.

17 LYSÁ, Žofia: *Bratislava na ceste k privilegiu*. Bratislava: Historický ústav SAV; Prodama, 2014, s. 123.



Rytina Franza Hogenberga. Veduta Bratislavy z roku 1593
Originál v Slovenskej národnej knižnici v Martine

osadníci (najmä Nemci z južného Bavorska a Rakúska), a to minimálne v troch vlnách. Bratislava a jej okolie boli do konca 13. storočia do veľkej miery ponemčené – pramene spomínajú v meste aj „*hospites de Austria*“ (čiže hostí z Rakúska).¹⁸ Bratislavčania dokonca od 13. storočia „privatizovali“ aj celú plavbu na Dunaji. Podľa privilégia z konca 13. storočia smeli tovar na lodiach plaviacich sa z Nemecka prevážať len lodníci mesta (tak smerom na Viedeň,

ako aj do Uhorska).¹⁹ Bratislava sa tak dostala do role sprostredkovateľa obchodu so zahraničím. Viedeň mala právo skladu, takže hrala ústrednú rolu pri sprostredkovaní tovarov západnej Európy s Uhorskom. Prepojenie Bratislavy a Viedne prezrádzajú stredoveké pramene vo všetkých sférach života: je viditeľné v bohatých rodinných, obchodných, kultúrnych kontaktoch či v právnom vplyve Viedne po celý stredovek.²⁰

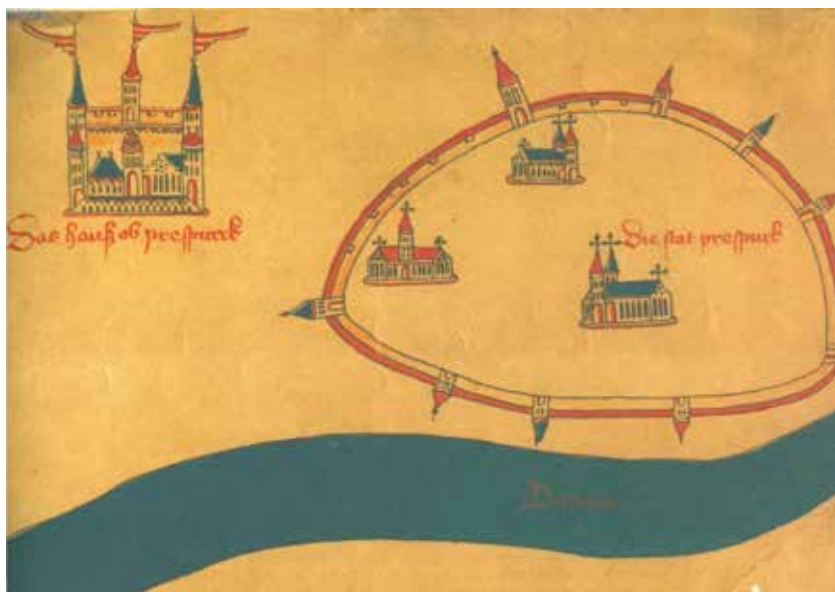
Urbanistický vývoj mesta

Bratislava sa vyvíjala ako typické podhradie na križovatke obchod-

18 1. vlna osadníkov prichádzala pravdepodobne od druhej polovice 12. storočia. Hlavný prúd kolonistov smeroval do regiónu po ničivom vpáde Tatárov (1241) a v dôsledku tejto tzv. urbanizačnej vlny vzniklo aj dnešné Hlavné námestie. 3. vlna osadníkov prišla v súvislosti s vojensko-politickými udalosťami v poslednej tretine 13. storočia, počas ktorých bola Bratislava viackrát obsadená Čechmi (český kráľ Přemysl Otakar II.) a Rakúšanmi (rakúsko-štajerský vojvoda Albrecht I.), resp. priamo Viedenčanmi. Roku 1291 udelil kráľ Ondrej III. mestu rozsiahle výsady, aby sa mohlo zregenerovať zo škôd a zaplniť obyvateľmi.

19 AMB, listina č. 20: 1. I. 1291.

20 HLAVAČKOVÁ, Miriam: „Posonio est locus valde sanus...“ Kultúrne kontakty Bratislavy a Viedne v 15. storočí. In: LUKAČKA, Ján et al.: *Stredoveké mesto ako miesto stretnutí a komunikácie*. Bratislava: Historický ústav SAV, 2010, s. 143 – 156.



Najstarší pôdorys mesta Bratislavy sa zachoval na Albertínskom pláne Viedne. Bratislava akoby tu bola doslova predmestím metropoly. Plán vznikol pravdepodobne v súvislosti so sobášom dcéry cisára a uhorského kráľa Žigmunda Luxemburského Alžbety s rakúskym vojvodom Albrechtom V. Habsburským.

ných ciest, čo sa prejavilo aj v jej urbanistickej štruktúre.

Románske mesto

Románske podhradie (1150 – 1250) tvorila pôvodne osada okolo rotundy sv. Mikuláša, pričom patrocinium naznačuje, že mohlo ísť o obchodníkov. Následne sa od druhej polovice 12. storočia do prvej polovice 13. storočia postupne formovalo východne od osady tzv. románske podhradie. Jadro podhradia tvorila dnešná Kapitul-

ská ulica, ktorá predstavuje hlavnú románsku ulicu podhradia. Vyrástla na hlavnej ceste od brodu cez Dunaj na hrad. Postavili tu kostol zasvätený sv. Martinovi – predchodcu dnešného Dómu sv. Martina. Trhovisko podhradia sa nachádzalo na križovatke obchodných ciest a dodnes ho badať v rozšírení spoja dnešnej Ventúrskej (stredoveká cesta na Olomouc) a Panskej ulice (cesta na Trnavu). V priestore trhoviska sa obe cesty stretávali a smerovali k brodu pod Bratislavským hradom.²¹

V 13. storočí sa predpokladá okrem bezprostredného podhradia v jeho blízkosti aj existencia ďalších osád, ktoré vznikli popri starých dialkových cestách: osa-

21 BAXA, Peter – FERUS, Viktor: *Bratislava mešťana Wocha. Katalóg expozície Bratislava mešťana Wocha 1242 – 1291 otvorenej pri príležitosti 700. výročia udelenia mestských privilégií Ondrejom III.* Bratislava: Pallas, 1991, s. 10 – 12.



Bratislavské románske podhradie v prvej polovici 13. storočia
 Zdroj: Bratislava. *Minulosť a budúcnosť. Prelomové obdobie vývoja mestského priestoru*

da sv. Michala, osada sv. Vavrincea,²² trochu vzdialenejšia osada Krásna Ves/Széplak s kostolom sv. Gottharda (v priestoroch dnešnej Obchodnej ulice) či na juhu osada Vydrice. Pri Dunaji bývali rybári, ktorým pravdepodobne slúžil kostol sv. Ondreja.²³ Po výstavbe hradieb sa osady stali predmestiami výsadného mesta a pravdepodobne podľa nich pomenovali mestské brány (Michalskú, Vavrinceckú/Laurinskú,

Vydrickú a rybári na južnom predmestí dali pomenovanie najmladšej mestskej – Rybárskej bráne). Urbanizačnú vlnu horizontu rokov 1150 – 1250 dávajú archeológovia do súvisu s príchodom osadníkov, ktorí priniesli nový druh keramiky, typický pre južné Bavorsko a ich prítomnosť naznačujú aj nemecké a rakúske razby mincí.²⁴

Gotické mesto

Hlavný prúd kolonistov smeroval do regiónu po ničivom vpáde Tatarov (1241). Archeológovia dávajú do súvisu s ním aj II. urbanizač-

- 22 Názvy osád sv. Michala a sv. Vavrincea historici len predpokladajú podľa zasvätenia neskorších stredovekých kostolov pred Michalskou a Laurinskou mestskou bránou. Vychádzajú pritom z analogickej situácie, keď sa v prameňoch 14. storočia nazýva osada okolo kostola sv. Mikuláša na úpätí hradného kopca ako „osada sv. Mikuláša“ (*villa sancti Nicolai*). AMB listina č. 122: 13. 1. 1354
- 23 BAXA – FERUS, *Bratislava mešťana Wocha*, s. 10, 14, 25 – 26; STIEBEROVÁ, Mária: Predpoklady vzniku bratislavských predmestí. In: *Najstaršie dejiny Bratislavy*. Ed. Vladimír Horváth. Bratislava: AMB, 1986, s. 211 – 219.
- 24 LESÁK, Branislav: Osídlenie bratislavského podhradia od 11. do prvej polovice 13. storočia. In: *Dejiny Bratislavy 1. Od počiatkov do prelomu 12. a 13. storočia. Brezalauspurc na križovatke kultúr*. Eds. Juraj Šedivý, Tatiana Štefanovičová et al. Bratislava: Slovart, 2012, s. 412 – 413; BAXA – FERUS, *Bratislava mešťana Wocha*, s. 10 – 11.

nú vlnu, ktorá zásadne premenila výzor podhradia. Na východ od staršieho osídlenia (v okolí dnešnej Kapitulskej ulice) vzniklo nové centrum gotického mesta – dnešné Hlavné námestie. Bolo situované atypicky – mimo hlav-

napojenie na dnešné Františkánske námestie, ale aj usporiadanie vežových domov v jeho okolí.²⁵ Branislav Lesák sa naopak nazdával, že k radikálnej premene Hlavného námestia došlo už koncom 12. či začiatkom 13. storočia, keď



Bratislava v druhej polovici 13. storočia
Zdroj: Bratislava. Minulosť a budúcnosť.
Prelomové obdobia vývoja mestského priestoru

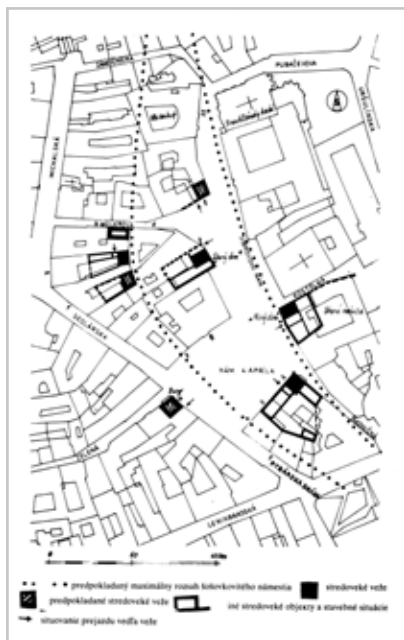
ných komunikácií podhradia. Je možné, že námestie rešpektovalo starší sídelný útvar (podľa Martina Melicherčíka možno pôvodné šošovkovité námestie s budovou radnice uprostred). Naznačuje to kontrast jeho pravidelného štvoruholníkového tvaru a zvláštne

nadobudlo pravidelný, štvoruholníkový tvar. Na rozdiel od Melicherčíka vyslovil predpoklad, že nevzniklo postupným vývojom, ale bolo dokonca jednorazovo založené.²⁶

Nová zástavba s pevnou komunikačnou sieťou a vybudovanie opevnenia súviselo s hospodárskym aj spoločensko-právnym rozvojom podhradia, ktoré nadobudlo v poslednej tretine 13. storo-

25 MELICHERČÍK, Martin: Nové poznatky o vzniku a vývoji býv. Hlavného námestia v Bratislave (Výskumy stredovekých vežových domov). In: *Pamiatky a príroda Bratislavy*, 1988, roč. 10, s. 156 – 167.

26 LESÁK, Osídlenie, s. 402.



Rekonštrukcia stredovekých vežových domov z 13. a 14. storočia podľa M. Melicherčíka. Náčrt predpokladaného rozsahu sošovkovitého námestia

čia faktické postavenie výsadného mesta, hoci privilégium získalo relatívne neskoro, až v roku 1291 od kráľa Ondreja III.²⁷

Podhradie chránili okolo rokov 1250/1270 zo severovýchodu kamenné hradby napojené pri bašte Luginsland na opevnenie hradu. Podhradie a hrad tak tvorili jednotnú pohraničnú pevnosť. V 13. storočí stáli len Michalská²⁸ a Laurinská/Vavrinecká brána. Ich polohu určili hlavné ťahy obchodných ciest smerujúcich z mesta. Južnú líniu mesta tvorila stredoveká Dlhá ulica, dnešná Panská a Laurinská, pričom pozemky domov končili na brehu Dunaja. V druhej po-

lovi 13. storočia tu ešte nestáli hradby a Dunaj poskytoval určitú prirodzenú ochranu. Funkciu absentujúcej mestskej brány na juhu plnila Vodná veža pod hradom pri brode cez Dunaj. Išlo o strategický bod vstupu do podhradia/mesta zo západu, kde sa vyberalo mýto. Plná polkruhová veža (z konca 12. storočia) bola orientovaná na západ, v smere najčastejších útokov. V telese veže bol nájdený objekt (z 11. storočia). Pravdepodobne išlo o kamenné predmostie, resp. mólo, kde mohli pristávať lode. V polovici 13. storočia (1254) pilišský opát prestaval celý areál na hrádok s mohutnou oktogonálnou (osemhrannou) vežou. Areál Vodnej veže bol opevnený z troch strán a zo severu sa napájal na hradné bralo.²⁹

Do mesta vytýčeného hradbami sa dostalo pôvodné podhradie, novovybudovaná mestská štvrť mestskej komunity s centrom okolo Hlavného námestia a časti osád sv. Michala a sv. Vavrinca, ktorých zvyšok ostal v predmestiach Bratislavy. Gotické mesto tiež prevzalo časť najstaršieho trhoviska románskej Bratislavy, pretože dnešná Ventúrska ulica bola aj naďalej vejárovito rozšírená a v mieste jej napojenia na Panskú ulicu mala šírku až 36 metrov.³⁰

27 AMB, listina č. 12: 2. XII. 1291.

28 Stavebno-historický prieskum zaradil výstavbu veže do druhej polovice 13. storočia. ŠEVČÍKOVÁ, Zuzana – OBUCHOVÁ, Viera: *Michalská veža*. Bratislava: Príroda, 1984.

29 BAXA – FERUS, *Bratislava meštana Wocha*, s. 8. Pozri tiež FIALA, Andrej – PLACHÁ, Veronika – VALLAŠEK, Andrej: Bratislavská Vodná veža. In: *Bratislava III*, 1967, s. 41 – 58.

30 BAXA – FERUS, *Bratislava meštana Wocha*, s. 12 – 16.

V čase udelenia privilégia (1291) bolo mesto jednoliatym celkom s opevnením zo severozápadu a s predmestiami (*suburbys* 1291). Funkciu predmestí plnili po výstavbe hradieb osady v blízkosti mesta, ktoré historici pomenovali symbolicky podľa patrocínií tamojších kostolov: osada sv. Michala (stavebnú fázu kostola z 13. storočia sa nepodarilo preukázať, ale archeológovia ju predpokladajú), osada sv. Vavrinca (kostol sv. Vavrinca), ďalej osada Krásna Ves/Széplak (*Zeplak*, *Széplak*, *Pulchra villa* neskôr *Schöndorf*) s kostolom sv. Gottharda a osada rybárov s kostolom sv. Ondreja.³¹ Po udelení privilégia (1291) dobudovali na prelome 13. a 14. storočia aj západný múr mestských hradieb (dnešná Staromestská ulica), čím sa topograficky aj právne oddelilo výsadné mesto od podhradia, ktoré zostalo príslušenstvom Bratislavského hradu. Pod správou župana ostali dva celky: bezprostredné podhradie na východnom úpätí hradného kopca, ktoré dostalo pomenovanie podľa miestneho kostola – osada sv. Mikuláša (1354, *villa sancti Nicolai*) a na juhu – osada/predmestie Vydrice (1361, *Wepritz*).³²

Na území mesta sa stretávali dve významné pozemné komunikácie:

1. Jedna kopírovala Ventúrsku (1472 *Venturgasse*) a Michal-

skú ulicu (1613 *Michaelergasse*), smerovala Michalskou bránou (1360 *Sand Michels Tor*) von z vnútorného mesta, pričom sa rozdeľovala na dve vetvy:

- a) prvá vetva smerovala na Suché mýto (1375 *Duermauth*) a tzv. Suchomýtnou bránou pokračovala v smere na stredovekú obec *Blumenau* (dnešný Lamač), Záhorskú Bystricu a ďalej na Záhorie. Tu sa pri Stupave napájala na odbočku Českej cesty (spájala Prahu s Budínom) zriadenú v roku 1373;
 - b) druhá vetva prechádzala dnešnou Obchodnou ulicou (1367 *platea Hungaricalis*, 1379 *platea Schöndorf*) na stredovekú Krásnu Ves/Széplak, Raču a Vajnory a ďalej na Modru a Trnavu.
2. Druhá komunikácia prechádzala po dnešnej Panskej a Laurinskej ulici (v stredoveku pomenované pod jedným názvom: 1421 *Langern Gassen*, 1477 *platea Longa*) a bránou sv. Vavrinca (1351 *Sannd Larentzn Tor*) vychádzala von z vnútorného mesta, pričom smerovala:
 - a) dnešnou Špitálskou ulicou (1420 *peym newen Spital*, 1422 *Spitalneusidel*, 1489 *Spital Tor Gassen*) cez Špitálsku bránu na Trnavskú cestu a pokračovala buď v smere Ivanka pri Dunaji – Senec – Trnava, alebo smerom

31 Podrobné zhrnutie archeologických dokladov a urbanistického vývoja pozri: *Dejiny Bratislavy*, s. 392 – 425. Prehľadné nákresy osídlenia bratislavského podhradia v 9. – 13. storočí podáva katalóg: BAXA – FERUS, *Bratislava mešťana Wocha*, s. 5, 7, 9, 15. Vizualne ešte atraktívnejšie zhodnotenie urbanistického vývoja Bratislavy v stredoveku pozri: *Bratislava. Minulosť a budúcnosť. Prelomové obdobia vývoja mestského priestoru*. Bratislava: Občianske združenie Bratislavské ostrovy, 2008.

32 AMB listina č. 122: 1354. AMB listina č. 188: 1361. Pozri aj: JANKOVIČ, Z. *Dejín*, s. 25; STIEBEROVÁ, Die Siedlungsentwicklung, s. 85.

na Vrakuňu, kde prechádzala cez neďaleký brod na Malom Dunaji, ďalej na Podunajské Biskupice a Žitný ostrov;

- b) dnešnou Dunajskou ulicou (1379 *Tunanewsidel*) cez neskoršiu Dunajskú bránu (1528 *Thona Neusidl Thor*) na Prievoz a Vrakuňu.

Obe komunikácie (1 a 2) sa stretávali na území mesta v oblasti pôvodného námestia stredovekého mesta na križovatke dnešnej Panskej a Ventúrskej ulice. Odtiaľ smerovali cez Vydrickú bránu (1434 *Wedriczer Prukk, Wedriczer Thor*) von z mesta k Vodnej veži, kde sa nachádzal brod cez Dunaj, ktorý umožňoval jediný prechod cez rieku na úseku niekoľkých, azda, desiatok kilometrov. Po prekročení Dunaja sa cesta rozdejovala smerom na Hainburg, pričom pokračovala pozdĺž pravého brehu Dunaja na Viedeň; smer na Rusovce a Rajku pokračoval ďalej na dnešný Mosonmagyaróvár. Využívaná bola najmä vodná trasa po prúde rieky z Viedne na Budín. Vodnú cestu však lemovali po oboch brehoch aj pozemné komunikácie: trasa na ľavom brehu smerovala z Viedne na Moravské pole, pod Devínom prekračovala rieku Moravu a smerovala do Bratislavy. Cesta po pravom brehu vychádzala z Viedne, cez brod prekračovala Dunaj k Vodnej veži a odtiaľ smerovala Vydrickou brá-

nou do mesta.³³

Zaujímavosťou urbanistického vývoja Bratislavy je fakt, že mesto vznikajúce na podunajskej obchodnej ceste, do ktorého prúdili vlny osadníkov, relatívne rýchlo rástlo. Prakticky už v čase vydania privilégia (1291) malo mesto svoje predmestia, ktoré rýchlo rástli. Na konci 14. storočia počet domov a daňovníkov na predmestiach (470) vysoko prevyšoval počet domov a daňovníkov vo vnútornom meste zovretom hradbami, kde sa stabilizovalo asi 200 parciel.

Na hlavných komunikáciách vychádzajúcich z mesta postupne vznikli vonkajšie mestské brány: Kozia (*Gaissthor*), Suché mýto (*Durren Mauth Thor*), Krásnoveská (*Schöndorfer Thor*), Špitálska (*Spital Thor*) a Dunajská brána (*Dunau Thor*), ktoré boli prepojené palisádami s priekopou. Ochranu na juhu poskytovali naďalej aj ramená Dunaja. Opevnenie miest zhmotňovalo prosperitu mesta – jeho bohatstvo sa prejavovalo aj v počte prstencov hradieb. Kým stredoveká Pešť či Bratislava mali dva prstence hradieb, Florencia tri a Gent bol zovretý dokonca piatimi okruhmi hradbových múrov.³⁴ Hradby sú nielen základným urbanistickým, ale aj právnym atribútom stredovekého výsadného mesta. Len ohradené mestá neplatili v Uhorsku deviatok zemepánovi

33 HORVÁTH, Vladimír: *Bratislavský topografický lexikón*. Bratislava: Tatran, 1990, s. 17 – 18, 74 – 75, 97 – 98, 134, 168, 184 – 185, 205, 275 – 276, 284 – 285, 305, 317; LUKAČKA, Ján: Verkehrs- und handelsverbindungen zwischen den Städten Wien, Preßburg und Ofen bis zum der Mitte des 15. Jahrhunderts. In: *Städte im Donaauraum*. Ed. Richard Marsina. Bratislava: SHS; SAV, 1993, s. 159 – 168.

34 ŠTEFÁNIK, Martin: Mesto, jeho pojem a vývoj v stredoveku. In: *Stredoveké mesto a jeho obyvatelia*, s. 48.

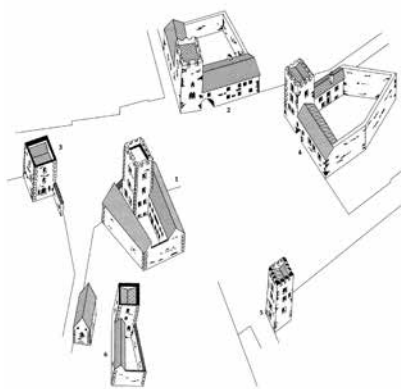
a hradby zároveň vymedzovali aj územnú platnosť mestského práva.

Vežové domy

Bohatstvo mesta sa nepretavilo len do jeho pôdorysu, ale rástlo aj do výšky. Tento fakt stelesňujú v stredovekej Bratislave tzv. vežové domy mešťanov. Nový reprezentatívny typ meštianskej architektúry plnil obrannú, ale aj reprezentatívnu funkciu. Vežové domy majú analógiu aj v iných mestách Európy (Šopron, Brno, Regensburg, Praha).³⁵ Situované boli najmä na Hlavnom námestí (tri takéto domy pravdepodob-

ne stáli na nárožiach a dva domy v ich blízkosti, čo naznačuje ich obranný charakter).³⁶ Michal Slivka upozornil na reprezentatívnu – statusovú symboliku vežových domov v talianskych aj zaalpských mestách, ktoré mali pôvod v hradnom staviteľstve.³⁷

Medzi najstaršie vežové domy patria: pôvodne opevnený dvorec Jakubovcov (predchodca dnešnej Starej radnice) a dom č. 2 a č. 3 na Hlavnom námestí. Oba mali podobnú dispozíciu. Na nároží sa nachádzala švorhranná jednopriestorová viacpodlažná veža, ku ktorej po oboch stranách priliehali dve bočné poschodové krídla. Vchod sa nachádzal pri veži a celá parcela bola pravdepodobne obohnaná vysokým múrom, takže vznikol opevnený dvorec. Dispozícia evokuje, že slúžil ako kupecký dvor a sklad pre obchodníkov prechádzajúcich mestom.³⁸



Rekonštrukcia stredovekých vežových domov podľa J. Štibrányiho
Zdroj: *Gotika na Slovensku*

Záver

Na príklade Bratislavy vidíme, že po obchodných trasách neprichádzal s obchodníkmi len nový tovar, ale predovšetkým ľudské zdroje a kapitál, ktorý zanechal „odtlačok“ aj v mestskom staviteľstve. Stredoveké mesto bolo skutočne špecificky vybudovaným priesto-

35 JANKOVIČ, Vendelín: Vznik mesta Bratislavy. In: *Najstaršie dejiny Bratislavy*. Ed. Vladimír Horváth. Bratislava: AMB, 1986, s. 191.

36 Porovnaj rekonštrukciu a vizualizáciu vežových domov, ktoré urobil J. Štibrányi na základe výskumu M. Melicherčíka. *Gotika. Dejiny slovenského výtvarného umenia*. Eds. Dušan Buran et al. Bratislava: Slovenská národná galéria, 2003, s. 75. Rozdielna rekonštrukcia vežových domov pozri *Bratislava. Minulosť a budúcnosť*. Mapa č. 3 (Bratislava – druhá polovica 13. storočia). Porovnaj najmä odlišnú rekonštrukciu vežového domu na Hlavnom námestí č. 2 a 3, ktorý mal dve veže.

37 SLIVKA, Michal: *Pohľady do stredovekých dejín Slovenska (Res intrinsecus lectae)*. Martin: Matica slovenská, 2013, s. 89 – 90.

38 BAXA – FERUS, *Bratislava mešťana Wocha*, s. 16 – 18.

rom. Jeho kamenné hradby, domy (najmä pre Bratislavu typické tzv. vežové domy mešťanov), veže kostolov, mestských brán či radnice sa týčili do výšky a ostro kontrastovali s okolitým vidiekom. Mesto však bolo aj spoločenským a politickým organizmom, vyjadreným obcou mešťanov, ktorá získala na zabezpečenie svojho života výsady, vytvárala si vlastné inštitúcie a právo, ako aj svojbytnú kultúru a identitu.³⁹ Mesto ako fyzická veličina a identita jeho obyvateľov sa navzájom ovplyvňovali. „*Priestor mesta nadobúdali vlastnosti, ktoré mu vtlačili aktivity jeho obyvateľov, a títo zasa svoje charakteristické vlastnosti, postoje a spôsoby konania nadobúdali práve dlhodobým pobytom v urbánnom priestore.*“⁴⁰ Urbánny priestor mal v stredoveku vďaka hradbám viditeľnú hra-

nicu od okolitého vidieka. Tento kontrast vystihuje aj zápis nemeckej právnej knihy z konca 14. storočia, na ktorý upriamil pozornosť historik Martin Štefánik: „...*einen burger und eyn gebauer scheidet nicht mehe wenne der czawn und die mawer*“ / „*Mešťanov od sedliakov je len jedno rozdelenie, a to mestské opevnenie*“.⁴¹ Protiklad mesta a vidieka tvorí akúsi základnú konštantu podstaty mesta, ktorá platí pre všetky historické obdobia, no práve v období stredoveku je najostrejší. Okrem tohto vonkajšieho rozdielu sa rodí aj **rozdielna mentalita** mestského a vidieckeho človeka. Oba tieto kontrasty pretrvali dodnes a sú dedičstvom stredoveku. Ako totiž konštatoval sv. Augustín (354 – 450): „*Mesto nie je vystavané z kameňov, ale predovšetkým z ľudí.*“

39 LE GOFF, Jacques – SCHMITT, Jean Claude: *Encyklopedie středověku*. Praha: Vyšehrad, 1999, s. 378.

40 MARCELLI, Miroslav: Mesto : Mesto, čas, rytmus. In: *Bratislava metropolis*, s. 86.

41 Zápis v právnej knihe (Liegnitzer Stadtbuch, 1399) nemeckého právnika Mikuláša Wurma citovaný podľa ŠTEFÁNIK, Martin: Mesto, jeho pojem a vývoj v stredoveku. In: *Stredoveké mesto a jeho obyvatelia*, s. 48.

Vývoj prístavov pred rokom 1914. Investície prvej Dunajskej paroplavebnej spoločnosti medzi Viedňou a Belehradom

Balázs Tinku-Szathmáry

Prístav ako priemyselný priestor a nákladný uzol pred rokom 1914

Vzťah medzi mestom a riekou prešiel počas storočia industrializácie zásadnými zmenami, ktoré sú prítomné dodnes. Urbanizácia je podmienená polohou mesta, tak ako industrializácia rieky úzko súvisí s posilňovaním väzieb medzi mestami a diaľkovým obchodom. Od roku 1820 paralelne prebiehali dva procesy: a) mapovanie Dunaja a prvé plány a práce na regulácii rieky, ako aj b) začiatok plavby parníkov po rieke a budovanie infraštruktúry, ktorá by plavbu parníkov umožňovala (prístavy, prístaviská, lodenie).

Vodné cesty v nákladnej doprave habsburskej monarchie však postupne strácali na význame, a to v prospech železníc. Dokonca aj prvá Dunajská paroplavebná spoločnosť (DDSG/DGT),¹ ktorá zo-

stala konkurovať železniciam, bola nútená prehodnotiť svoju obchodnú politiku a reorganizovať sa.²

Industrializáciu riečnej dopravy v celej svojej komplexnosti možno analyzovať v rámci Veľkej Británie, Francúzska i na rieke Rýn (a o niečo neskôr aj na Labe) z hľadiska objemu parníkovej a kanálovej plavby, technickej úrovne infraštruktúry a v prípade vymenovaných nemeckých lokalít aj na základe medzinárodného právneho rámca. Prípád Dunaja je v mnohých ohľadoch odlišný, čo dokazuje skutočnosť, že dunajská plavebná infraštruktúra ani v 19. storočí, ani neskôr nedosiahla úroveň Rýna. Treba zdôrazniť, že rozsah industrializácie riek sa v podstate zakladá na štúdiách dokumentujúcich skúsenosti s kanálovou plavbou, ktorá nebola v monarchii typická, ale možno by stálo za to prebádať aj podunajskú oblasť. Za myšlienku prepojenia industrializácie a urba-

1 Po nemecky erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, po maďarsky első cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság.

2 Podľa údajov Györgya Kövéra tvorila lodná doprava 7,1 % diaľkovej nákladnej dopravy v roku 1850, 13,5 % v roku 1875 a 7,4 % v roku 1900, zatiaľ čo železničná doprava tvorila 4,4 % v roku 1850, 81,9 % v roku 1875 a 92,3 % v roku 1900. KÖVÉR, György: *Iparosodás agrárországban*. Budapest 1982, s. 82 – 83. Ak ide o prelom storočí, nemožno opomenúť, že spoločnosť Uhorská riečna a námorná plavba (MFTR), ktorá prevzala lodnú dopravu MÁV a organizovala a prevádzkovala ju v úzkej spolupráci s Uhorskými štátnymi železnicami (MÁV), budovala vlastnú flotilu.



Úsek Viedeň - Belehrad získaný z DDSG
Übersichts-Karte 1880 (príloha Denkschrift 1881)

nizácie v Uhorsku (v rámci habsburskej monarchie) sa podľa môjho názoru skrýva veľa rozporov, ktoré je ťažké rozlúsknuť. Štúdium uhorskej industrializácie je vo svojom hospodársko-historickom prístupe a obchodnom smerovaní v podstate „zamerané na železnice“, t. j. výskum železničného sektora je dominantný s ohľadom na jeho postavenie v dopravnej sieti a so zreteľom na dobre dostupné archívne pramene. Vzhľadom na historiografickú tradíciu uhorských hospodárskych dejín sa vo všeobecnosti kládol dôraz hlavne na kapitál a výrobu, pričom priemyselnému prostrediu dopravných uzlov sa venovala len malá pozornosť. Podobne je potrebné konceptuálne rozlišovať medzi priestormi pre nákladnú dopravu a priestormi pre verejné využitie, pretože pri železničných staniciach, prístavoch a autobusových staniciach v tomto období sa nerozlišovalo medzi priestormi, ktoré funkčne slúžili potrebám „ces-

tujúceho“ a priestormi, ktoré by boli funkčne navrhnuté pre potreby prevozu materiálu.

Cieľom tohto príspevku je poukázať na niektoré kľúčové aspekty riečnej industrializácie najmä prostredníctvom aktivít DDSG medzi Viedňou a Belehradom. Spoločnosť založili v roku 1829. Zohrávala vedúcu úlohu po celej dĺžke Dunaja a počas celého obdobia industrializácie. V tomto kontexte sa moja práca zameriava len na prelom storočí. Dôvodom je skutočnosť, že začiatkom 80. rokov 19. storočia bola vytvorená základná vnútroštátna infraštruktúra pre dopravnú sieť, po ktorej nasledovala nová éra tak z hľadiska charakteru, ako aj objemu. So začiatkom znárodňovania železníc sa a) kapitál investorov sústredil na výstavbu železníc miestneho významu; b) do roku 1891 sa ukončilo veľké znárodňovanie železníc a c) verejné práce súvisiace s presmerovaním Uhorska na obchod sa práve rozbiehali. Napríklad v roku 1889 vznikla Rada na reguláciu Železných vrát pod vedením Ernőa Wallandta, od roku 1890 sa na viacerých miestach zakladali zimné prístavy (príklady pozri nižšie) a od 70. rokov 19. storočia sa kontinúálne rozvíjalo prístavné mesto Fiume. Keďže DDSG je na Dunaji prítomná od čias Vormärzu, jej aktivity a investície umožňujú preskúmať vzťah medzi prístupom k vodným cestám a procesom urbanizácie.

Dunajská paroplavebná spoločnosť a usadlosti medzi Viedňou a Belehradom

Ako prameň som použil Výročnú správu o hospodárení DDSG za rok 1890,³ ktorá ale výskumníkovi zväzuje ruky, keďže v správach z neskorších rokov sa už dátové údaje nenachádzajú. Podľa Gebäude-Conto z roku 1890 činila hodnota kapitálu investovaného pozdĺž Dunaja od Regensburgu po Sulinu – vrátane Győru, Belehradu a Odesy, ale bez lodeníc – 2 552 150 forintov /ft/. Pre porovnanie, pozdĺž rieky Sáva to bolo 54 808 ft, pozdĺž Drávy 11 858 ft, pozdĺž Tisy 11 541 ft a pozdĺž Bega kanála 13 486 ft. Pozdĺž Dunaja od Devína po Orsovú vrátane Budapešti je táto hodnota 913 672 ft, čo predstavuje 35,8 % celkového investovaného kapitálu na celom uvedenom úseku Dunaja. Neprekvapuje, že investovaný kapitál sa sústreďoval vo Viedni a Budapešti, ale na účely tohto textu sa zameriavame na investície na vidieku. Spodnú hranicu som stanovil na 4 000 ft. Dôvodom je podrobný súpis nehnuteľností vo výročnej správe o hospodárení za rok 1884, z ktorého vyplýva, že pre stanice pod 4 000 ft boli zahrnuté len prístrešky na náradie (Hütten), drevené skladové budovy a budovy na iné účely.⁴ Na porovnanie uvá-

dzam aj hodnotu investícií DDSG vo Viedni a Budapešti:

Tabuľka 1:
Investície DDSG vo Viedni a Budapešti v roku 1890

Viedeň (spolu šesť miest)	1 355 157 ft
Centrum Budapešti	511 835 ft
Budapešťianska dunajská železničná stanica	18 663 ft

V tabuľke 2. Pridávam aj administratívny štatút usadlostí s počtom obyvateľov a poukazujem na to, či usadlosť mala alebo nemala železničné spojenie.⁵

Tabuľka 2: Investície DDSG v roku 1890

Názov usadlosti	Počet obyvateľov	Administratívny štatút usadlosti	Železničné spojenie	DDSG Gebäude-Conto hodnota (ft)
Bratislava	52 411	Obec s úplnou samosprávou ⁶	áno	10 255
Győr*	22 795	Obec s úplnou autonómiou	áno	21 808
Komárno	13 076	Obec s úplnou autonómiou	áno	9 132
Duna-Almás	1 211	Obec bez štatútu ⁷	od roku 1891	3 941
Ostrihom	9 349	Obec so štatútom ⁸	od roku 1891	4 359
Budafok	5 243	Obec bez štatútu	áno	29 515

3 Mestský archív v Budapešti (BFL) VII.2.e Box 120. Výročná správa o hospodárení DDSG za rok 1890. Príloha B.

4 S dvoma výnimkami: Adony a Kalocsa-Uszód.

5 Na zdroje obyvateľstva som použil *Magyar Korona országainak helységnevtára*. Budapest 1892.

6 V maďarčine *Törvényhatósági jogú város*.

7 V maďarčine *Nagyközség*.

8 V maďarčine *Rendezett tanácsú város*.

Paks	11 803	Obec bez štatútu	áno	7 077
Moháč	14 403	Obec bez štatútu	áno	63 486
Osijek*	19 778	Obec s úplnou autonómiou	áno	9 829
Gombos ⁹	žiadne údaje	Okolité oblasti	áno	10 063
Vukovar	9 494	Vídiecka obec ¹⁰	áno	17 207
Ilok	4 288	Vídiecka obec	nie	5 267
Palanka	5 310	Obec bez štatútu	nie	4 198
Novi Sad	24 717	Obec s úplnou autonómiou	áno	11 757
Titel*	4 314	Obec bez štatútu	od roku 1899	5 020
Zemun	12 823	Obec so štatútom ¹¹	áno	65 560
Belehrad	-54 000	Hlavné mesto	áno	2 030

Győr a Osijek, označené hviezdikou (*), nie sú podunajské mestá, ale zdá sa, že sa v nich realizovali významné investície DDSG, keďže v oboch fungovala významná prekládková doprava. Titel tiež medzi nimi vyčnieva, ale jeho prítomnosť je odôvodnená tým, že sa tu prekladal náklad z kanálov Tisa a Bega. Dunajská paroplavebná spoločnosť prevádzkovala medzi Viedňou a Belehradom väčšinu svojich parníkov, preto možno tento podu-

najský úsek označiť za jej kľúčovú oblasť. Musíme sa však pozrieť na podmienky, kde sa nachádzajú významné prekládkové stanice, a na tento účel sú opäť potrebné kritériá. Stanovil som dve kritériá: a) prístav musí mať spoločný priestor so železnicou a b) prístav musí mať určitý druh infraštruktúry. Z mojej excelovej databázy tu používam len príslušné usadlosti.¹²

Tabuľka 3: Železnično-loďné prekladiská okolo roku 1910 (bez Viedne a Budapešti)

Železnično-loďové prekladiská	Spôsoby a infraštruktúra prekladísk
Bratislava	Železničná a parníková stanica, prístavisko, zimný prístav
Győr*	Železničná a parníková stanica, prístavisko, zimný prístav
Komárno	Železničná a parníková stanica, prístavisko, zimný prístav, dielňa na opravu lodí
Moháč	Železničná a parná stanica DDSG s uhoľným prístavom, osobná parná stanica MFTR
Osijek*	Železničná a parníková stanica, prístavisko, zimný prístav
Vukovar	Železničná a parníková stanica
Novi Sad	Železničná a parníková stanica, prístavisko, zimný prístav
Prekládková stanica Zemun	Parníková stanica s prístaviskom a priemyselným železničným uzlom, zimný prístav na rieke Sáva

9 V maďarčine *Község*. Administratívne je súčasťou obce Bogojeva bez štatútu (2 528 obyvateľov).

10 Politická obec podľa klasifikácie chorvátskeho správneho systému.

11 Samosprávne mesto podľa klasifikácie chorvátskeho správneho systému.

12 Zdroje údajov: Plán lokality Dunaja od Devína po Orsovú, 1911 a 1914. MMKM TKGy 2014.58-59. Z archívu Maďarského múzea vedy, techniky a dopravy.

Na základe tabuliek 1 až 3 možno vyvodiť niekoľko zistení. Belehrad nemal od DDSG investíciu 4 000 ft kvôli blízkosti Zemu. Zemun mal takmer plnú dopravnú infraštruktúru, preto si Srbsko muselo v Belehrade vybudovať vlastné zariadenia a infraštruktúru, aby vedelo konkurovať rakúsko-uhorským lodným spoločnostiam a podporilo tak Srbskú parnú spoločnosť (SBD). Nie je prekvapujúce, že kľúčom k rozvoju bolo vybudovanie železničného spojenia, ale to nebolo jedinou podmienkou víťazstva jednotlivých usadlostí.¹³ Za určitých okolností bol zimný prístav nevyhnutnosťou, pretože

nakladanie, prekládka a skladovanie tovaru si vyžadovalo vybudovanie vopred pripraveného prístaviska s veľkou kapacitou. Potreba prepájať riečnu industrializáciu s urbanizáciou sa rodí práve tu. Na základe týchto analýz môžeme konštatovať, že usadlosti sa v rámci tohto vývoja stali víťazmi, a to v dvoch úrovniach:

Víťazmi úrovne „A“ boli rozvinuté usadlosti: Bratislava, Győr, Komárno, Osijek, Novi Sad;

Víťazmi úrovne „B“ boli rozvojové usadlosti: Moháč, Vukovar, Zemun. Na základe údajov v tabuľkách a priestorového charakteru prístavných miest a ich infraštruktúr-



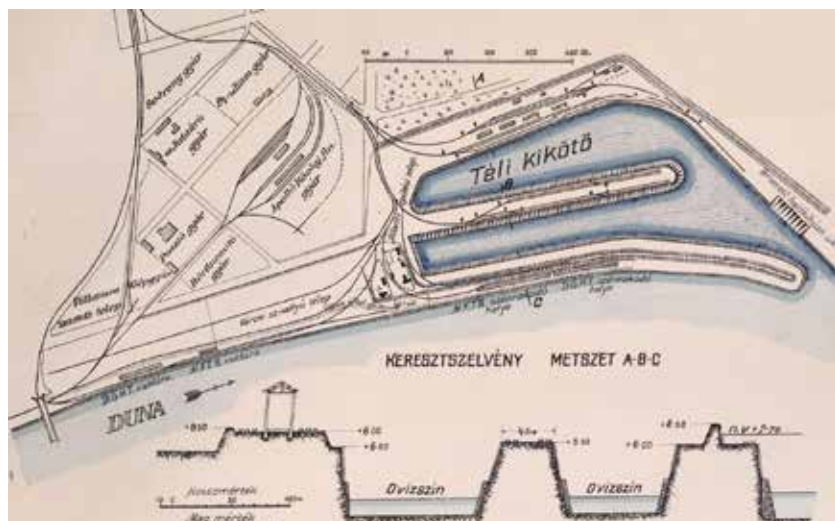
Parníková stanica Palánka s miestnym trajektom okolo roku 1910, typická parníková stanica a nábrežie z obdobia pred prvej svetovej vojny. Pohľadnica. Vlastná zbierka autora

13 Príkladom bol Paks, kde boli prístav a železničná stanica priestorovo vzdialené.

nej vybavenosti možno konštatovať, že určité podobnosti badať medzi Bratislavou a Osijekom – oboma víťazmi „A“ úrovne na poli urbanizácie a pokroku v rámci priemyselného rozvoja neskorého Uhorska.

Bratislava mala od 30. rokov 19. storočia parnú stanicu, ktorá patrila DDSG, ale jej význam bol obmedzený blízkosťou Viedne a spôsobom odvodňovania prvých železníc. Svedčí o tom skutočnosť, že v roku 1884 tu bola len jedna nákladná stanica a šesť prístreškov na náradie.¹⁴ Podobne ako v prípade Komárna sa jeho situácia zlepšila až na prelome storočí, keď bol dokončený zimný prístav

s dvoma bazénmi s kapacitou 250 lodí. Myšlienka zriadenia prekládkovej železničnej trate sa objavila už v roku 1894 a vyznačenú oblasť možno vidieť na pláne areálu uverejnenom v knihe Bélu Vályiho.¹⁵ Oblasť bola bezplatne poskytnutá spoločnosti MÁV na kladenie koľajníc pre DDSG.¹⁶ Koľajové spojenie na seba nenechalo dlho čakať a v rokoch 1897 a 1899 sa položili koľaje, čím MDJR získala vlastný areál. Táto trať, ktorá viedla pozdĺž brehu Dunaja západne od areálu DDSG, sa predĺžila a pokračovala až do zimného prístavu. Most náhodne oddeľoval prístavisko na dva priestory; západne od mosta sa v rámci prí-



Plán zimného prístavu Bratislava z roku 1909
VÁLYI 1909. Príloha I.

14 Mestský archív v Budapešti (BFL) VII.2.e Box 120. Výročná správa o činnosti DDSG za rok 1884. Príloha B.

15 VÁLYI, Béla: *Magyarország téli kikötői*. Budapešť 1909, s. 6.

16 Národný archív Maďarska (MNL) OL Z 1525 MÁV Igazgatóság Box 177. – spis A – 1897 – 33377/1895. Zemné práce muselo vykonať na vlastné náklady samotné DDSG.

staviska nachádzali priestory pre cestujúcich s terminálom lodnej dopravy a východne od mosta sa nachádzala priemyselná oblasť nákladnej dopravy spojená s mestom. Rozšírenie koľajového spojenia na seba nenechalo dlho čakať. V rokoch 1897 a 1899 sa položili koľajnice, takže MFTR mala aj svoj vlastný areál.¹⁷ Táto trať pozdĺž brehu Dunaja viedla zo západu popri areáli DDSG a pokračovala smerom k zimnému prístavu. Most náhodne oddeľoval prístavisko na dva priestory; na západ od mosta sa nachádzali priestory pre cestujúcich a na východ od mosta bola priemyselno-dopravná oblasť spojená s mestom. Zimný prístav bol navrhnutý tak, aby ho bolo možné ľahko moder-

nizovať a aby sa s rastúcimi potrebami dopravy a priemyslu mohol stať obchodným prístavom.¹⁸ Podobný vývoj sa udial v Győri, Komárne a Novom Sade, ale potenciál zimného prístavu v Bratislave možno najlepšie porovnať s potenciálom zimného prístavu v Osijeku.

V Osijeku boli dve parné stanice; jedna v Hornom meste, kde sa v roku 1898¹⁹ zriadil zimný prístav, a druhá v Dolnom meste pri železničnom moste. Dolné mesto bolo hlavným prístavom pre parnú dopravu. DDSG tu otvorila svoju pobočku, postavila vlastný sklad a získala areál, ktorý mal podľa súpisu z roku 1884 hodnotu 25 041 ft. Pozemok sa prenajímal od obce Osijek a mal priamy prí-



Obec Osijek na mape Tretieho vojenského prieskumu (1869 – 1887). Na ploche vyznačenej červenou farbou sa nachádza areál DDSG. Železničný most a blízke trate sú zreteľne viditeľné.

- 17 Národný archív Maďarska (MNL) OL Z 1525 MÁV Igazgatóság Box 178. – spis A – 1897 – 178561/1896. a MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság Box 279. – spis A – 1899 – 202476/1899.
- 18 Podrobnejší opis plánovania bratislavského zimného prístavu uvádza publikácia: FÁBRY, Frigyes: *A pozsonyi téli kikötő. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* (35) 4, s. 221 – 227. Budapešť 1901..
- 19 VÁLYI, *Magyarország téli kikötői*, s. 12.



Bratislavská parníková stanica z roku 1910, v pozadí Most Ferenc Józsefa (dnešný Starý most) a za ním prístavisko DDSG
Pohľadnica. Vlastná zbierka autora

centrované priemyselné prostredie pravdepodobne ďalej zvýšilo význam Osijeku v rámci dopravnej siete, a tým sa zvýšila aj hodnota miestnych investícií DDSG.

Ako ukazovatele som použil investície DDSG a prepočil ich s rozvojom dopravnej lokality usadlostí. Hlavný dôraz som kládol na nie-

koľko rôznych aspektov, ako sú a) tesná blízkosť mestských centier a tovární, b) zoskupenie plavidiel určených na prezimovanie na jednom mieste, a c) tým aj vykonávanie dohľadu a riadenia na jednom mieste, a napokon d) centralizáciu prekladísk kombinovanej dopravy. V súčasnosti sa staré továrne v zmenenom štátnom, ekonomickom a sociálnom prostredí odstránili a mestský rozvoj si vyžiadala opätovnú obnovu starých oblastí.



Železničný most v Osijeku nad riekou Dráva z roku 1922. V popredí bárky DDSG Fortepan 2784

Zdroje a bibliografia

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

BFL VII.2.e 120. doboz. első Dunagőzhajózási Társaság (DGT) cégbíró-sági iratai

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

MNL OL Z 100. 7. doboz D 22/5. tétel. Hazai Bank Rt. (Titkárság)

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság 177. doboz – A – 1897 – 33377/1895. sz. ügyirat

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság 178. doboz – A – 1897 – 178561/1896. sz. ügyirat

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság 279. doboz – A – 1899 – 202476/1899. sz. ügyirat

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM)

MMKM TKGy 2014.58-59. A Duna helyszínrajza és hossz-szelvénye *Dévénytől Orsováig három szakaszban*. Bp.: Országos Vízépítési Igazgatóság, 1911, 1914.

Magyar Korona országainak helységnévtára. Budapest 1892. Online prístup:

https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA_1892_helysegnevtar/?pg=0&layout=s

Habsburg Birodalom (1869 – 1887). Harmadik Katonai Felmérés. Online prístup:

<https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey25000>

DENKSCHRIFT der ersten k.k. privilegirten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Erinnerung ihres fünfzigjährigen Bestandes. Wien 1881.

FÁBRY, Frigyes: A pozsonyi téli kikötő. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* (35) 4, s. 221 – 227. Budapest 1901.

KÖVÉR, György: *Iparosodás agrárországban*. Budapest 1982.

VÁLYI, Béla: *Magyarország téli kikötői*. Budapest 1909.

Development of ports before 1914.

Investments of first Danube Steamship Company between Vienna and Belgrade

Balázs Tinku-Szathmáry

The port as an industrial space and freight hub before 1914

The relationship between city and river has undergone fundamental changes during the century of industrialisation, changes that are still present today. Urbanisation is not independent of the location of the city, just as the industrialisation of the river is closely linked to the strengthening of links between cities and long-distance trade. Since the 1820s, two processes have been taking place in parallel: (a) the mapping of the Danube and first river regulation plans and works; and (b) the start of steamship navigation on the river and construction of the necessary infrastructure for steamship navigation (ports, quays, shipyards). Waterways in Habsburg Monarchy gradually lost their importance in cargo transport to the railways, and by the turn of the century even the first Danube Steamship Company

(DDSG/DGT),¹ which had remained in competition with the railways, was forced to rethink its business policy and reorganise.² The industrialisation of the river in all its complexity can be analysed in Britain, France and the Rhine (and a little later on the Elbe) in terms of the volume of steamship and canal navigation, the technical level of its infrastructure and, in the case of the German examples, the international legal framework. The case of the Danube is different in many respects, as is shown by the fact that the Danubian navigation infrastructure neither in the 19th century nor since has reached the level of the Rhine. It should be emphasized that the scope of the industrialisation of the river is essentially based on the studies of canal navigation experiences, which was not typical in the Monarchy, but it may be worthwhile to focus a study on the Danubian area. Behind the idea of linking industrialisation and urbanisation in Kingdom of

1 In German *erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, in Hungarian *első cs. kir. szab. Dunagőzhajózási Társaság*.

2 According to data of György Kövér, shipping accounted for 7.1% of long-distance freight transport in 1850, 13.5% in 1875 and 7.4% in 1900, while rail transport accounted for 4.4% in 1850, 81.9% in 1875 and 92.3% in 1900. KÖVÉR, György: *Iparsodás agrárországban*. Budapest 1982, s. 82 – 83. As regards the turn of the century, it cannot be overlooked that Hungarian River and Sea Shipping Company (MFTR), taking over the shipping service of MÁV, organised and operated in close cooperation with Hungarian State Railways (MÁV), building its own fleet.



The Vienna-Belgrade section cut out from DDSG
Übersichts-Karte 1880
Annex of Denkschrift 1881.

Hungary (within the framework of the Habsburg Monarchy), I believe, lies a tension that is difficult to unravel. The study of Hungarian industrialisation in its economic history approach and its focus on the trade is fundamentally ‚railway-heavy‘, i.e. research on the railway sector is dominant because of its position in transport network and its well-available archival sources. Due to the historiographical tradition of Hungarian economic history, the focus was generally capital- and production-oriented, and the industrial environment of transport hubs received little attention. Similarly, a conceptual distinction between spaces for cargo transport and spaces for public use is necessary, since between railway stations, ports and coach stations in this period there was not necessarily or legitimately a spatial separation between spaces created by functional spatial needs of the ‚man in transit‘ and spaces created by the similarly functional spatial needs of the

movement of materials.

The aim of this writing is limited; to highlight some of the key aspects of the industrialisation of river mainly by looking at the activities of DDSG between Vienna and Belgrade. Established in 1829, the Company played a leading role along the entire length of the Danube and throughout the period of industrialisation. Within this context, my writing focuses only on the turn of the century. The reason for this is that by the early 1880s the basic national infrastructure for transport network had been established, after which a new era in both character and volume followed. With the nationalisation of the railways beginning, (a) investor capital turned to the construction of railways of local interest, (b) the great nationalisations of the railways were completed by 1891, and (c) public works aimed at repositioning Hungary for trade were just beginning. For example in 1889, the Iron Gate Regulation Board was set up under the leadership of Ernő Wallandt, from 1890 winter harbours were established in several places (see below for examples), and port city of Fiume were developed continuously from the 1870s. As the DDSG has been present on the Danube since the Vormärz era, its activities and investments provide an opportunity to examine the relationship between access to waterways and the process of urbanisation.

DDSG and settlements between Vienna and Belgrade

As a source, I used the Annual Business Report of the DDSG for the year 1890,³ which also ties the hands of the researcher, as data series are no longer included in reports of later years. According to the Gebäude-Conto of 1890, the capital value invested along the Danube from Regensburg to Sulina - including Győr, Belgrade and Odessa, but excluding the shipyards - was 2.552.150 ft. This compares with 54.808 ft along Sava river, 11.858 ft along Drava river, 11.541 ft along Tisza river and 13.486 ft along the Bega Canal. Along the Danube from Devín to Orsova, including Budapest, this value is 913,672 ft, which is 35.8% of the total invested capital all along the Danube mentioned above. Not surprisingly, the invested capital was concentrated in Vienna and Budapest, but for the purposes of this writing the focus is on countryside investments. I set the lower limit at 4.000 ft. The reason for this is the exceptionally detailed property inventory in the Annual Business Report for 1884, which shows that for stations below 4.000 ft were only tool sheds (Hütten), wooden storage buildings and buildings for other purposes are included.⁴ For comparison purposes I also report

the value of DDSG investments in Vienna and Budapest:

Table 1:
DDSG investments in Vienna and Budapest in 1890

Vienna (six places together)	1.355.157 ft
Budapest city center	511.835 ft
Budapest Danubian railway station	18.663 ft

In the Table 2. I also add the administrative status of settlements with their population and point whether the settlement had railway connection or not.⁵

Table 2:
DDSG investments in 1890

Name of settlement	Population	Administrative status of settlements	Railway connection	DDSG Gebäude-Conto value (ft)
Bratislava	52.411	Municipality with full autonomy ⁶	yes	10.255
Győr*	22.795	Municipality with full autonomy	yes	21.808
Komárno	13.076	Municipality with full autonomy	yes	9.132
Duna-Almás	1.211	Municipality without charter ⁷	from 1891	3.941

3 Budapest Municipal Archives (BFL) VII.2.e Box 120. DDSG Annual Business Report 1890. Appendix B.
 4 With two exceptions: Adony and Kalocsa-Uszód.
 5 On sources of populations I used *Magyar Korona országainak helységnévtára*. Budapest 1892.
 6 In Hungarian *Törvényhatósági jogú város*.
 7 In Hungarian *Nagyközség*.

Esztergom	9.349	Municipality with charter ⁸	from 1891	4.359
Budafok	5.243	Municipality without charter	yes	29.515
Paks	11.803	Municipality without charter	yes	7.077
Mohács	14.403	Municipality without charter	yes	63.486
Osijek*	19.778	Municipality with full autonomy	yes	9.829
Gombos ⁹	no data	Outer area	yes	10.063
Vukovar	9.494	Village ¹⁰	yes	17.207
Ilok	4.288	Village	no	5.267
Palanka	5.310	Municipality without charter	no	4.198
Novi Sad	24.717	Municipality with full autonomy	yes	11.757
Titel*	4.314	Municipality without charter	from 1899	5.020
Zemun	12.823	Municipality with charter ¹¹	yes	65.560
Belgrade	-54000	Capital city	yes	2.030

Győr and Osijek, marked with (*) are not Danubian cities, but they seem to have had significant DDSG investments, as both cities had significant transshipment traffic. Titel also stands out, but its presence is justified by the fact that cargo from the Tisza and Bega canals were transhipped here. Between Vienna and Belgrade DDSG operated most of its steamships therefore this Danubian section can be referred as a DDSG core area. Yet we have to take a look at modalities where to find significant transloading stations and for this aim criteria needed again. I set up two criteria: (a) port must have shared area with railway and (b) port must have some kind of infrastructure. From my excel I use here only the relevant settlements.¹²

Table 3., Rail-ship transshipment hubs around 1910 (without Vienna and Budapest).

Rail-ship transshipment hubs	Modalities and infrastructure of hubs
Bratislava	Railway and steamship station, quay, winter port
Győr*	Railway and steamship station, quay, winter port
Komarno	Railway and steamship station, quay, winter port, ship repair workshop

⁸ In Hungarian *Rendezett tanácsú város*.

⁹ In Hungarian *Község*. Administratively part of Bogojeva municipality without charter (2.528 inhabitants).

¹⁰ Political municipality according to the classification of the Croatian administrative system.

¹¹ Self-regulating town according to the classification of the Croatian administrative system.

¹² Sources of data: Site plan of the Danube from Devin to Orsova, 1911 and 1914. MMKM TKGy 2014.58-59. from Archive of Hungarian Museum of Science, Technology and Transport.

Mohács	DDSG railway and steamship station with coal port, MFTR passenger steamship station
Osijek*	Railway and steamship station, quay, winter port
Vukovar	Railway and steamship station
Novi Sad	Railway and steamship station, quay, winter port
Zemun transloading station	Steamship station with quay and industrial railway junction, winter port on Sava river

By tables 1-3. some observations can be taken. Belgrade did not have 4.000 ft DDSG investment due to the proximity of Zemun. Zemun had almost full scale transportational infrastructure, therefore Serbia had to build its own facilities and infrastructure in Belgrade to counter Austro-Hungarian shipping companies and to promote Serbian Steamship Company (SBD). Not surprisingly the key for development was building railway connections, but this was not a sole condition win for settlements.¹³ At certain level winter port was a must-have since loading, transloading and storing goods required the construction of a preprotected quay with large capacity. Relationship between industrialisation of the river and urbanisation lies here. From these analysis, we can conclude that settlements in this relational

development were winners in two tiers:

“A” tier winners were developed settlements: Bratislava, Győr, Komarno, Osijek, Novi Sad; “B” tier winners were developing settlements: Mohács, Vukovar, Zemun.

Based on the data in the tables and the spatial character of the port cities and their infrastructural facilities, there is a particular similarity between Bratislava and Osijek – both “A” tier winners of urbanisation and industrial development progress of late Kingdom of Hungary.

Bratislava had a DDSG shipping station from the 1830s, but its importance was limited by its proximity to Vienna and the draining effect of the early railways. This is reflected in the fact that there were only one goods shed and six tool sheds in 1884.¹⁴ Like Komarno, its position was not improved until the turn of the century, when the two-basin winter harbour – with a capacity of 250 ships – was completed. The idea of establishing a transshipment rail track was raised already in 1894, and the designated area can be seen on the site plan published in book written by Béla Vályi.¹⁵ The area was given to MÁV free of charge to lay track for DDSG.¹⁶ The track connection was not long in coming, and tracks were

¹³ Example for this was Paks, where port and railway station were spatially separated by far.

¹⁴ Budapest Municipal Archives (BFL) VII.2.e Box 120. DDSG Annual Business Report 1884. Appendix B.

¹⁵ VÁLYI, *Magyarország téli kikötői*, s. 12.

¹⁶ National Archives of Hungary (MNL) OL Z 1525 MÁV Igazgatóság Box 177. - A - 1897 - 33377/1895. file. The earthworks had to be carried out by DDSG itself at its own expense.



Palánka steamship station with local ferry around 1910, a typical steamship station and waterfront site of pre-WWI era
Postcard. Author's own collection

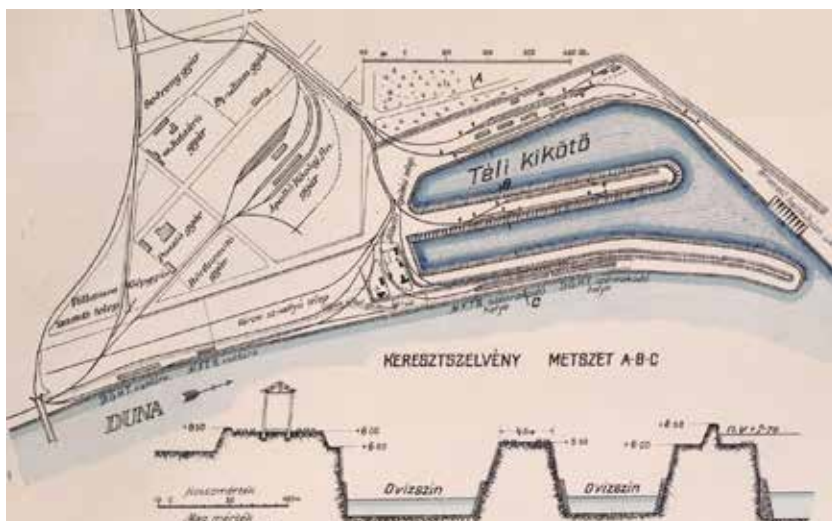
laid in 1897 and 1899, giving MFTR its own site. This track, which ran along the banks of the Danube to the west of the DDSG site, was extended and continued to the winter harbour. The bridge fortuitously separated the two quayside spaces; to the west of the bridge were the passenger areas of the quayside and the shipping terminal, and to the east of the bridge the industrial area of the freight transport was connected to the city. Extension of track connection was not long in coming, in 1897 and 1899 rails were laid, so MFTR also had its

own site.¹⁷ This track along the Danube bank ran alongside the DDSG site from the west and continued towards the winter port. The bridge fortuitously separated the two quayside spaces; to the west of the bridge were the passenger areas of the quayside and to the east of the bridge the industrial-transportational area was connected to the city.

The winter port was designed to be easily upgradable so that it could be developed into a commercial port as transport and industrial needs grew.¹⁸ Similar developments had taken place in Győr, Komárno and Novi Sad, yet the potential of the winter port in Bratislava may best be compared to the potential of the winter port in Osijek.

¹⁷ National Archives of Hungary (MNL) OL Z 1525 MÁV Igazgatóság Box 178. - A - 1897 - 178561/1896. file and MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság Box 279. - A - 1899 - 202476/1899. file.

¹⁸ For a more detailed description on planning of Bratislava winter port see FÁBRY 1901.



Site plan of the winter port of Bratislava in 1909
VÁLYI 1909. Annex I.

There were two steamship stations in Osijek; one in the Upper Town, where a winter port was established in 1898,¹⁹ and one in the Lower Town, next to the railway bridge. The Lower Town one was the main port for steamship services, and the DDSG opened its agency here, as well as building its own warehouse and the site valued at 25.041 ft according to the 1884 inventory. The land was leased from the municipality of Osijek and had direct access to the banks of the Drava until the railway construction fever of local interest hit the area. The planned route of the Osijek-Djakovar-Vrpolje Local Interest Railway or “helyi érdekű vasút” ran right

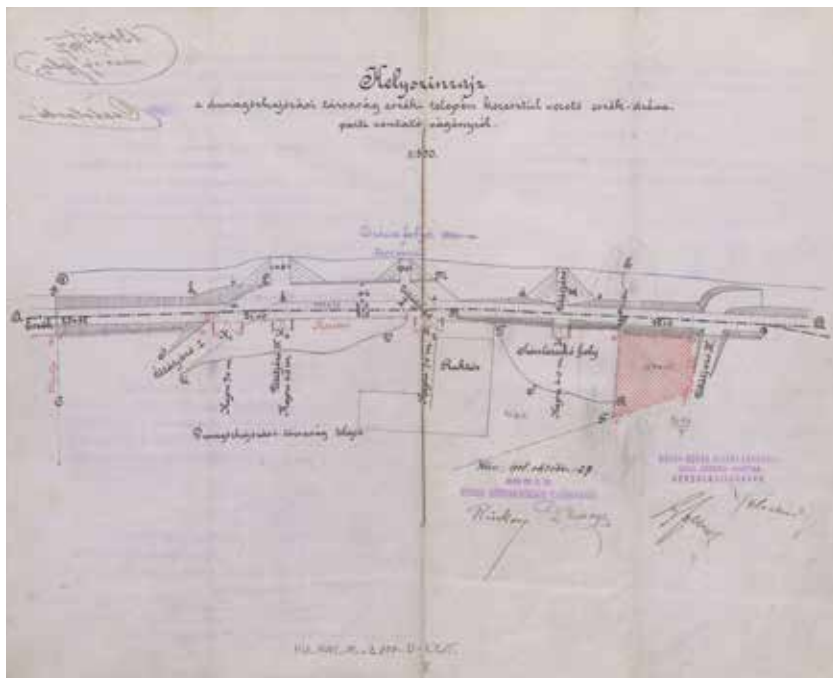
through the DDSG site, forcing the parties to the negotiating table. DDSG Director Emil Thaly agreed to allow the railway to run through the site, provided the Company receive compensation of 1.400 K.²⁰ Under the 1908 contract, the land where the track would be built would become the property of the Local Interest Railway, but DDSG would receive the same amount of land for the lost area, so that the amount of the lease would remain unchanged. The site plan attached to the contract will be helpful to find changes within the DDSG site. On the site plan, railway track ran through areas A and B, areas marked C, D, E, F remained with the DDSG, while the red field bordered by the ancient Greek letters became the “area increase”

¹⁹ VÁLYI, Béla: *Magyarország téli kikötői*. Budapest 1909, s. 6.

²⁰ National Archives of Hungary (MNL) OL Z 100 Box 7. Item D 22/5. Hazai Bank Rt. (Secretariat). Both the fragmentary correspondence and the contract are located under this archival reference.



Municipality of Osijek on map of Third Military Survey (1869 – 1887).
On area marked with red situated the DDSG site. The railway bridge and
nearby tracks are clearly visible.



Site plan of the area leased by DDSG in 1908, changes marked with red.
(MNL OL Z 100 Box 7. Item D 22/5.)



The Bratislava steamship station in 1910, with Ferenc József Bridge in the background and the DDSG quay beyond. (Postcard. Author's own collection)



Railway bridge of Osijek over the Drava in 1922. In the foreground DDSG barges. (Fortepan 2784)

of the DDSG. The DDSG agency building had to be demolished, but the Local Interest Railway undertook to erect a new building at its own expense. All parties could be satisfied with the contract, and the concentrated industrial environment presumably further

increased the importance of Osijek in transportation network – increasing the value of DDSG local investments.

I used investments of DDSG as indicators and linked them with transportation site development of settlements. The main focus

lied on several different aspects like (a) the close proximity of municipal centers and factories, (b) the grouping of vessels to be wintered in one place and (c) thus the exercise of supervision and management in one place, and finally (d) the centralisation

intermodal transloading sites. Today in changed state, economic and social environment, the old factories have been dismantled and the needs of urban development have required the reimagining of the old areas.

Sources and Bibliography

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

BFL VII.2.e 120. doboz. első Dunagőzhajózási Társaság (DGT) cégbíró-sági iratai

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

MNL OL Z 100. 7. doboz D 22/5. tétel. Hazai Bank Rt. (Titkárság)

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság 177. doboz – A – 1897 – 33377/1895. sz. ügyirat

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság 178. doboz – A – 1897 – 178561/1896. sz. ügyirat

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság 279. doboz – A – 1899 – 202476/1899. sz. ügyirat

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM)

MMKM TKGy 2014.58-59. A Duna helyszínrajza és hossz-szelvénye *Dévénytől Orsováig három szakaszban*. Bp.: Országos Vízépítési Igazgatóság, 1911, 1914.

Magyar Korona országainak helységnévtára. Budapest 1892. Online prí-stup:

https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA_1892_helysegnevtar/?pg=0&layout=s

Habsburg Birodalom (1869 – 1887). Harmadik Katonai Felmérés. Online access:

<https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey25000>

DENKSCHRIFT der ersten k.k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Erinnerung ihres fünfzigjährigen Bestandes. Wien 1881.

FÁBRY, Frigyes: A pozsonyi téli kikötő. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* (35) 4, s. 221 – 227. Budapest 1901.

KÖVÉR, György: *Iparosodás agrárországban*. Budapest 1982.

VÁLYI, Béla: *Magyarország téli kikötői*. Budapest 1909.

Prehľad kultúrnych pamiatok – historických dopravných stavieb v Bratislavskom kraji

Nad'a Kirinovičová

Väčšinu historických dopravných stavieb evidovaných ako národné kultúrne pamiatky v Ústrednom zozname pamiatkového fondu (ÚZPF) možno zaradiť medzi technické pamiatky. Na území dnešného Bratislavského samosprávneho kraja je v rámci dopravných stavieb počtom pamiatkovo chránených objektov rovnomerne zastúpená pešia/cestná doprava a doprava vodná (lodná) – každá 6 pamiatkovými objektmi.¹ Dominantnú skupinu tvorí v pamiatkovom fonde doprava železničná s počtom 18 pamiatkových objektov.² Letecká doprava v pamiatkovom fonde zastúpená nie je.

PEŠIA/CESTNÁ DOPRAVA (mosty, hradné mosty, cestné mosty)

Skupinu evidovaných národných kultúrnych pamiatok zviazaných s pešou a cestnou dopravou tvoria predovšetkým mosty a mostné, resp. preklenovacie stavebné konštrukcie (premostenia) vo funkcii spojnice cez rieku alebo inú terénnu prekážku. V prípade

najstarších mostných konštrukcií sem možno zaradiť predovšetkým hradné mosty a mosty budované ako súčasť fortifikácie, ktoré vo väčšine prípadov zabezpečovali prechod cez hradnú priekopu, ako je to v prípade hradného mostu na Bratislavskom hrade aj v prípade tzv. Michalského mostu mestského opevnenia v Bratislave.

Hradný most Bratislavského hradu (č. ÚZPF 28/6, NKP od r. 1961) tvorí prechod ponad časť južného úseku vnútornej suchej priekopy pred hradným palácom. Súčasný most je výsledkom zásadných stavebných úprav hradu za panovania Márie Terézie okolo polovice 18. storočia. Baroková podporná klenutá konštrukcia vstavaná do bývalej priekopy tvorila základ širokej pojazdnej plochy pred palácom a stala sa súčasťou hradného nádvorja – čestného dvora. V mostnej konštrukcii v priekope vznikli priestory riešené pôvodne ako otvorené a priechodné – ich pôvodné využitie nie je známe. V rokoch 1989 – 1991 bola táto časť stavebne upravená na výstavne účely.

1 Most SNP/Nový most v Bratislave pre potreby tejto štatistiky rátame ako 1 objekt, aj keď je v evidencii ÚZPF rozdelený na 4 pamiatkové objekty.

2 Medzi pamiatky železničnej dopravy sme zaradili aj Starý most v Bratislave, ktorý kombinoval železničnú, pešiu i cestnú dopravu vzhľadom na to, že ním viedla trasa tzv. Viedenskej električky. Aj v súčasnosti je primárne určený pre koľajovú dopravu – električka (v kombinácii s pešou a cyklistickou dopravou). Obdobne Starý most pre potreby tejto štatistiky rátame ako 1 objekt, aj keď je v ÚZPF rozdelený na 8 pamiatkových objektov.

Michalský most v Bratislave-Starom Meste (č. ÚZPF 120/3, NKP

od r. 1963) vznikol v 18. storočí na mieste starého dreveného mosta ponad vodnú priekopu okolo hradieb, ktorý viedol k Michalskej bráne. Zábradlie a sochy vo výklenkoch mosta – archanjel Michal a sv. Ján Nepomucký pochádzajú z 19. storočia. Do súčasnosti je most funkčný ako spojnica medzi centrom mesta a Hurbanovým námestím. Hoci v pomerne nedávnej dobe boli obnovené sochy na moste (v r. 2009 zreštaurovaná socha archanjela Michala), ku komplexnej obnove samotného mosta dodnes neprišlo.

Ďalšiu výraznú skupinu dopravných stavieb – mostov tvoria mostné konštrukcie realizované ako súčasť cestnej infraštruktúry areálov kaštieľov a šľachtických

sídiel. Slúžili predovšetkým ako akési vnútroareálové dopravné vybavenie či už v podobe cestných mostov, alebo premostení často v rozsiahlych parkových štruktúrach pri kaštieloch a zväčša vo funkcii dopravnej spojnice rôznych častí panstva a k nemu prináležiacich pozemkov. Vzhľadom na skutočnosť, že časť súčasných kaštieľov vznikla prestavbou starších stavieb (hradov, opevnených šľachtických sídiel), aj v ich dnešných hmotovo-priestorových skladbách nachádzame pozostatky konštrukcií, ktorých pôvod je nutné hľadať v starších vývojových fázach stavby. Tak je tomu napr. pri **moste v Stupave** (č. ÚZPF 540/3, NKP od r. 1963), ktorým sa v podobe tehlovej oblúkovej mostnej konštrukcie z 2. polovice 18. storočia doplnenej sochami



Bratislava-Staré Mesto, Michalský most
Foto: P. Fratrič, 2003, Archív PÚSR Bratislava

dvoch levov vstupuje do pôvodne Pálffyovského kaštieľa od cesty ponad bývalú priekopu, kde nahradil starší, pravdepodobne ešte renesančný most. Súčasná podoba mosta je však až výsledkom prestavby v 80. rokoch 19. storo-

šia pamiatka rozsiahlou obnovou a reštaurovaním, ktorú financoval vlastník kaštieľa – Bratislavský samosprávny kraj.

Významnou pamiatkou barokového mostného staviteľstva je **cestný most** v areáli bažantnice



Stupava, okr. Malacky, most pri kaštieli, stav pred obnovou
Foto: P. Fratrič, 2003, Archív PÚSR Bratislava

čia, keď stupavský kaštieľ vlastnili Károlyovci a samotný kaštieľ na základe projektu maďarského architekta Miklósa Ybla, resp. podľa najnovších výskumov projektu Artura Meininga prešiel rozsiahlou prestavbou v romantickom štýle s neorokokovými a neorenesančnými prvkami. Z tohto obdobia pochádza balustráda mosta – pôvodne pozostatok loggie na východnej fasáde kaštieľa, ktorá sa sekundárnou súčasťou mosta stala v 50. rokoch 20. storočia pri adaptácii kaštieľa na domov dôchodcov. Technologické postupy spojené s osadením týchto sekundárnych súčastí do konštrukcie mosta spôsobili degradáciu kamenných prvkov a vyústili k značným problémom mosta ako celku. V rokoch 2017 – 2020 pre-

v **Bratislave-Jarovciach** z 2. polovice 18. storočia (č. ÚZPF 10565/2, NKP od r. 1992). Areál bažantnice vybudovaný neďaleko Esterházyovského kaštieľa Neues Schloss pri mestečku Kitsee vymedzovalo rameno Dunaja, cez ktoré bol postavený dvojpoľový kamenný most, ktorý zároveň ležal na hlavnej komunikačnej osi z bažantnice cez lipovú alej do Kittsee. Most je prakticky poslednou hmotnou autentickou súčasťou bažantnice ako významného dokladu barokovej komponovanej krajiny, nakoľko pôvodné stavebné súčasti bažantnice zanikli.

Architektonicky mimoriadne pôsobivý kamenno-tehlový **cestný most v Kráľovej pri Senci** z rokov 1903 – 1904 (č. ÚZPF 2272/1, NKP od r. 1981) pôvodne prislúchal k dnes už zaniknutému areálu Pálffyovského kaštieľa v miestnej časti Krmeš. Pôvodne tvoril spoj-

nicu medzi francúzskou záhradou a anglickým parkom kaštieľa na jednom brehu potoka Čierna voda s rozsiahlymi pozemkami na opačnom brehu a slúžil grófovi Pálffy-mu pri podnikaní ciest za účelom kontroly panstva. V súčasnosti spája hlavnú komunikáciu obce na pravom brehu potoka s paralelnou cyklotrasou na ľavom brehu. Cestný most postavený podľa návrhu Ing. Jána Nagymihálya kamenárskou firmou Einspiener-Schadler v roku 1904 nahradil starší drevený most. Ide o trojoblúkový most, ktorého konštrukciu tvorí kamenné murivo vyplnené neomietnutou pálenou tehloou dotvorený množstvom architektonických článkov a detailov v novobarokovom štýlovom prevedení (balu-

architektonické články a výzdoba, doplnené chýbajúce tehlové murivo a položená nová kamenná dlažba vozovky (pôvodne išlo pravdepodobne o povrch tvorený pálenou tehloou alebo kameňom). V kontexte inžinierskych stavieb most v Kráľovej pri Senci predstavuje tradičný typ oblúkového mosta na pilieroch, vyniká však svojím architektonickým stvárnením mostnej konštrukcie a v kontexte zaniknutého areálu bývalého kaštieľa Pálffyovcov predstavuje významný dochovaný architektonický hmotný pozostatok po zaniknutom rozsiahlom areáli kaštieľa – dodnes sa dochoval iba most, kaplnka a časť oplotenia areálu. Vekovo najmladším cestným mostom evidovaným ako národná kul-



Kráľová pri Senci, okr. Senec, cestný most
Foto: P. Fratrič, 2014, Archív PÚSR Bratislava

stráda, pilastre, rímasy, ornamenty, štylizované rastlinné dekory, rokaje a pod.). Most prešiel v rokoch 2006 – 2007 komplexnou obnovou, pri ktorej boli doplnené chýbajúce alebo zdegradované

túrna pamiatka je ikonický **Most SNP**, známy aj ako Nový most v **Bratislave** cez Dunaj, ktorý je spojnícou Starého Mesta a v tom čase plánovanej výstavby rozsiahleho sídliska v Petržalke. Vyhlásený bol za národnú kultúrnu pamiatku v roku 2018 (č. ÚZPF

12152/1-2, 12153/1-2) v rozsahu mostnej oceľovej závesnej konštrukcie, mostného piliera vo vrchole s reštauráciou a sochárskeho diela – plastiky ležiacej ženy na podstavci umiestnenej na petržalskej strane, ktoré boli realizované v rokoch 1967 – 1971.³

ŽELEZNIČNÁ/KOĽAJOVÁ DOPRAVA (železničné mosty, tunely, železničné stanice, depá)

Železničná doprava a pamiatky s ňou spojené tvoria vo všeobecnosti podstatnú časť nášho technického kultúrneho dedičstva, ktorému bola z pohľadu pamiatkovej ochrany venovaná primeraná pozornosť už v minulosti. Železnica predstavuje typický nový druh dopravy úzko spojený s nástupom priemyselného veku a často sa spájala s budovaním technicky náročných stavebných diel (mostné konštrukcie, tunelové staviteľstvo) a výpravnými budovami, ktoré predstavovali nový prvok vo verejnom priestore, vzhľadom k čomu sa pozornosť sústredila aj na ich architektonické prevedenie.

Budovanie železničných spojení bolo finančne i materiálne nákladnou akciou vyžadujúcou si značný kapitál. Tento bol na území Bratislavského kraja koncentrovaný predovšetkým v Bratislave, ktorá profitovala aj zo svojej strategickej polohy v blízkosti Viedne a tak sa nemožno čudovať, že vôbec prvá železnica na našom území a v Uhorsku – konská železni-

ca – bola postavená práve tu, resp. smerovala z Bratislavy do blízkych miest a mestečiek západného Slovenska. Aj ďalší vývoj železničnej dopravy (parná železnica) súvisel s Bratislavou a budovaním železničného spojenia smerom na Viedeň a Budapešť. Pamiatkový fond dopravných železničných stavieb na území dnešného kraja je preto takmer výlučne koncentrovaný v Bratislave a jej mestských častiach.

Prvý úsek konskej železnice z Bratislavy do Svätého Jura bol sprevádzkovaný v roku 1840, úsek do Pezinka v roku 1845 a do Trnavy v roku 1846. Vozne ťahané koňmi vychádzali z reprezentatívnej klasicizujúcej trojkrídlavej **výpravnej budovy** z rokov 1839 – 1840, ktorá dodnes stojí na exponovanom mieste nárožia ulíc Krížnej a Karadžičovej v **Bratislave-Novom Meste** (č. ÚZPF 836/1, NKP od r. 1986). Dnes slúži kultúrno-spoločenskej funkcii pre potreby MČ Nové Mesto. Vo Svätom Jure sa z doby prevádzky konskej železnice zachoval prízemný **železničný objekt** (č. ÚZPF 12264/1, vyhl. za NKP v r. 2021) stojaci vedľa súčasnej výpravnej budovy – stanice Svätý Jur. Neskôr bol prebudovaný na dve bytové jednotky a tomu-to účelu slúži dodnes. Na hlavnej fasáde objektu (smerom k mestu) je osadená nápisová tabuľa, ktorá objekt označuje ako pôvodnú budovu konskej železnice.

Súčasná podoba **výpravnej budovy železničnej stanice Svätý Jur** (č. ÚZPF 2478/1, NKP od r. 1986)

³ Novému mostu v Bratislave je v tomto zborníku venovaný samostatný príspevok Mgr. M. Hrdinu, PhD.



Svätý Jur, okr. Pezinok, stanica konskej železnice, pohľad na hlavnú fasádu s nápisovou tabuľou
Foto: T. Bartošiková, 2016



Svätý Jur, okr. Pezinok, budova parnej železnice,
pohľad od koľajiska
Foto: T. Bartošiková, 2016

pochádza z obdobia zavedenia parnej trakcie v trase pôvodnej konskej železnice (v roku 1873). Západná časť dnešnej budovy

(naposledy využívaná ako staničné WC) je s najväčšou pravdepodobnosťou pôvodnou časťou výpravnej budovy konskej železnice, ku ktorej bola pristavaná dnešná výpravná budova v typickom železničnom architektonickom štýle. Stanica, bohužiaľ, už neslúži ces-

tujúcej verejnosti – v jej blízkosti bola vybudovaná presklená zastávka s podchodom pod koľajisko. Budova je síce zabezpečená, avšak verejne prístupné časti sú devalvované vandalizmom.

Od roku 1848 Uhorskou centrálnou železnicou sprevádzkovaná parostrojňá prevádzka na trati Marchegg – Devínska Nová Ves – Lamač – Bratislava zanechala na území dnešnej Bratislavy významné a dodnes funkčné historické dopravné stavby: **železničný most – tzv. Červený most** (č. ÚZPF 826/1, NKP od r. 1986), ktorý prekonával Mlynskú dolinu a **železničný tunel – tzv. starý tunel na Pražskej ulici** (č. ÚZPF 825/1, NKP od r. 1986). Od roku 1844 stavaný tunel, pôvodne ústiaci až do prvej železničnej stanice v Bratislave (na Šancovej ulici), bol prvým železničným tunelom na Slovensku i v celom bývalom Uhorsku. S dĺžkou 704 metrov bol vo svojej dobe aj jedným z najdlhších tunelov na železnici. Do súčasnosti prevádzkovaný tunel na trati Bratislava – Kúty, resp. Bratislava – Viedeň, tvoria dve tunelové rúry: starý tunel (vľavo z pohľadu od súčasnej železničnej stanice v Bratislave, nazývaný aj Lamačský tunel I) a vedľa neho novší tunel (tzv. Lamačský tunel II). Starý tunel bol v 70. rokoch 19. storočia skratený v súvislosti s výstavbou súčasnej hlavnej železničnej stanice. Na prelome rokov 1899 a 1900 došlo k havarijnej situácii – deštrukcii a závalu starého tunela a v rokoch 1900 – 1902 sa pristúpilo k vybudovaniu vedľajšieho nového tunela a zosilneniu kon-

štrukcií tunela starého. Stavebná a architektonická úprava oboch tunelov zjednotila do súčasnej podoby s jednotnou čelnou stenou. Okrem technicko-konštrukčného riešenia tunel zaujme práve svojím architektonickým vyznením s prvkami fortifikačnej stredovekej a novogotickej architektúry (cimburie, veže a vežičky, doplnené erbom s vročením, lomené oblúky – ostenia tunelových rúr na lamačskej strane). Posledná rekonštrukcia starého tunela prebehla v rokoch 2001 – 2007 (s prerušením prác v r. 2005). V roku 2022 sa začalo s rekonštrukciou novšieho tunela. Z materiálu pri výkopoch starého tunela v Bratislave bola na násype vybudovaná **železničná stanica s výpravnou budovou** obrátenou do **Šancovej ulice** ako tzv. hlavová stanica (vlaky ňou neprechádzali ďalej). V rozsahu výpravnej budovy, ko-



Bratislava-Staré Mesto, starý železničný tunel
Foto: N. Kirinovičová, 2022

lajiska a dvoch skladov bola vyhlásená za NKP v 80. rokoch 20. storočia (č. ÚZPF 599/1-4). Časť koľajiska a sklady slúžia ako sídlo a expozícia Slovenského technického múzea – Múzea dopravy, výpravná budova slúži prevádzkovým účelom Ministerstva vnútra SR (železničná polícia).

Železničná trať z Bratislavy bola neskôr doplnená o ďalšie objekty, ako je napr. unikátny, pre Bratislavu architektonicky netypický súbor hrázdených stavieb **železničnej stanice – zastávky Červený most** (dnes Železná studienka) v **Bratislave-Karlovej Vsi** z roku 1904 (č. ÚZPF 11393/1, 11393/3, NKP od r. 2002). Z pôvodne troch objektov ostala dochovaná výpravná budova s čakárňou (pri koľajisku smerom na Bratislavu) a murovaný strážny domček (na opačnej strane koľajiska). Hrázdená čakáreň vedľa neho v roku 2011 vyhorela (pamiatková ochrana bola následne zrušená). Situovanie zastávky a zvolené architektonické prevedenie reflektovali v tej dobe obľúbený cieľ Bratislavčanov a obyvateľov blízkeho či vzdialenejšieho okolia – rekreačnej a kúpeľnej oblasti Železná studnička. Čakáreň neslúži cestujúcej verejnosti, hoci zastávka Železná studienka je dodnes v prevádzke pre zastavovanie osobných vlakov na trati Bratislava – Malacky – Kúty. Na mieste vyhorenej čakárne bol postavený betónový prístrešok.

So železničnou dopravou úzko súviseli depá ako technické, odstavné, opravárenské a servisné zázemie železničnej prevádzky situované v blízkosti železničnej

stanice, resp. trate. Svojou špecifickou funkciou mali charakter uzavretého, verejnosti neprístupného priestoru/areálu. Obe pamiatky tohto druhu sa nachádzajú v Bratislave.

Autentický **súbor objektov rušňového depa Bratislava východ** (Depo Východné, Rendez) v **Bratislave-Rači** z 2. polovice 19. storočia

v rozsahu administratívnej budovy, remízy, trubkárne, veľkej a malej vodárne (č. ÚZPF 827/1-5, NKP od r. 1986) dokladá architektonicky špecifickú úpravu železničných stavieb v počiatkoch výstavby železníc u nás, a to tzv. železničiarisky štýl. Charakterizovaný je typickou farebnou kombináciou červenej/okrovej s bielou/béžovou, často v podobe architektonických prvkov tvorených režnou (priznanou) alebo omietanou tehlou (rímsy, záklenky okien, dverí, lizény, sokle, štíty a pod.) s hladkou omietnutou fasádou. Od roku 2008 bol tento unikátny priestor, pôvodne slúžiaci pre potreby veľkej zriaďovacej stanice, vyhlásený za pamiatkovú zónu. Stavby dodnes vo vlastníctve ŽSR boli priebežne obnovované a udržiavané. Priestory slúžia Železničnému múzeu – ŽMSR (podnikové múzeum zriadené spoločnosťou ŽSR) pre expozíciu s ťažiskom na prezentáciu železničných vozidiel, vývoj železničného vodárenstva a opravárenstva, ktoré sú sústredené v jednotlivých pamiatkovo chránených objektoch areálu. Širokej verejnosti je prístupný aj pri obľúbených tradičných podujatiach (parný deň, jazdy historickými železničnými vozidlami, RENDEZ – celosloven-

ský zraz historických železničných vozidiel a i.).

Dochované **depo Kopčany v Bratislave-Petržalke** (č. ÚZPF 11978/1, NKP od r. 2015) je autentickou pamiatkou viazanou na dnes už neexistujúce železničné spojenie z Bratislavy do Viedne – Viedenskou električkou, ktorého úsek na území dnešného Slovenska z Bratislavy cez Petržalku do Kopčian bol v prevádzke od roku 1914 v podobe tzv. mestskej dráhy. Depo predstavuje pomerne veľkorysú železobetónovú halovú stavbu z roku 1913, ktorú postavila prestížna stavebná spoločnosť Pittel&Brausewetter so špecializáciou na betónové konštrukcie. Slúžilo na remízovanie vozňov a funkčne bolo rozdelené na samotnú rozľahlú opravárenskú halu s piatimi koľajami a dielne.

Na území Bratislavy Viedenská električka prechádzala cez **Sta-**

rý most (č. ÚZPF 11599/1-5, /7-9, NKP od r. 2008) postavený v roku 1891 ako železničný most s názvom Most Františka Jozefa I. Most v priebehu svojej existencie stratil pôvodný tvar mostovky s charakteristickým oceľovým oblúkovým stredným poľom. Priama konštrukcia mostovky vytvorená po 2. svetovej vojne (oceľová priehradová konštrukcia používaná pre provizórne vojenské mosty) udávala podobu mosta až do jeho poslednej zásadnej rekonštrukcie v rokoch 2013 – 2016, počas ktorej bol prakticky postavený nový most na pôvodných pilieroch. Ako kultúrna pamiatka predstavuje v podstate torzo historických konštrukcií mosta v rozsahu oboch mostných nájazdov (zo staromestskej a petržalskej strany), dvoch mýtnych domčekov a štyroch mostných pilierov z pôvodných šiestich (jeden pilier nebol



Bratislava-Petržalka, Starý most, celkový pohľad na vstup na most z Petržalky, dobová fotografia z r. 1924
Archív PÚSR, Zb. fotografií Štátneho referátu na ochranu pamiatok, inv. č. 17528

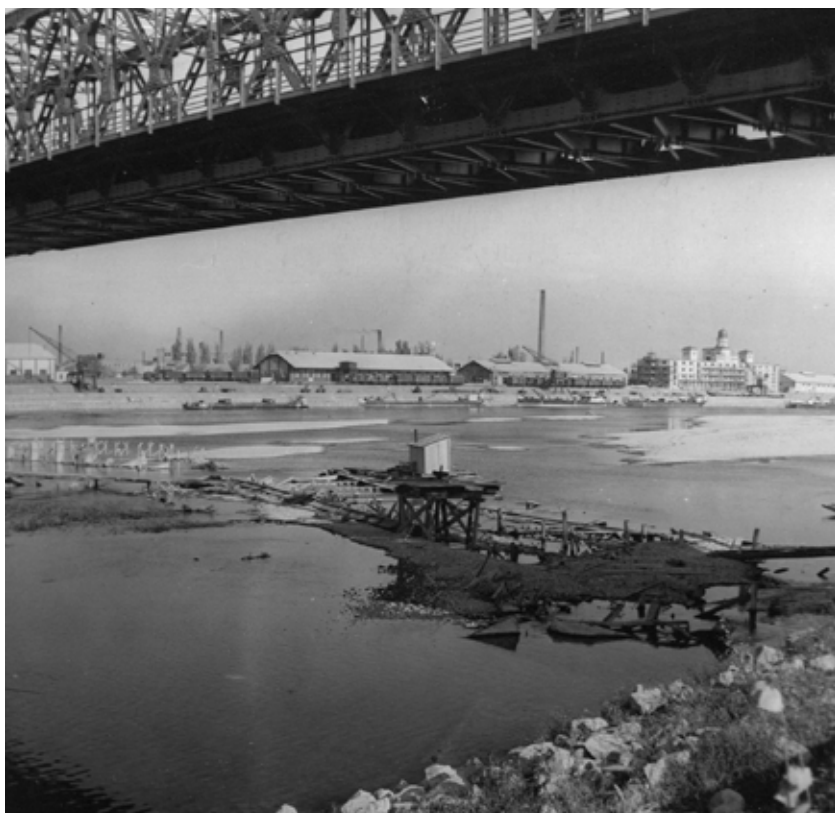
predmetom vyhlásenia za kultúrnu pamiatku v roku 2008 a pamiatková ochrana ďalšieho piliera bola zrušená v roku 2012 v súvislosti s prípravou výstavby nového mosta). Aj mostné piliere prešli v rámci výstavby nového mosta úpravou a zosilnením.

VODNÁ/LODNÁ DOPRAVA (prístav)

Vzhľadom na skutočnosť, že Bratislava leží na európskej veľrieke Dunaj, pamiatkový fond kraja je doplnený aj o pamiatky súvisiace s vodnou (lodnou) dopravou. Unikátne zachovaný areál **Zimného prístavu v Bratislave-Ružinove** (č. ÚZPF 828/1-6) bol za kultúrnu pamiatku vyhlasovaný postupne. Už v roku 1986 sa medzi kultúrne pamiatky zaradil prístavný sklad č. 7 z r. 1921 – 1922. Rozľahlá štvorpodlažná stavba s charakteristickou vežičkou uprostred kompozície je situovaná najbližšie v dotyku s centrom mesta (dnes v tesnej blízkosti komplexu Europea a priliehajúho nábrežia). Takzvaný dom lodníkov postavený v rokoch 1940 – 1942, ktorý tvoril administratívno-správne aj ubytovacie zázemie personálu prístavu, bol za kultúrnu pamiatku vyhlásený v roku 2008 prevažne v súvislosti s mapovaním funkcionalistickej architektúry a jej dopĺňania do pamiatkového fondu. V roku 2014 bol medzi pamiatky zaradený autenticky zachovaný a svojou funkciou a využitím previazaný súbor stavby – lodnej diel-

ne (z r. 1943 – 1944) slúžiacej na opravu lodí a technického zariadenia – lodného výťahu z 30. rokov 20. storočia, ktorým sa lode vyťahovali za účelom opráv na breh. K definitívnemu komplexnému vyhodnoteniu pamiatkových hodnôt areálu Zimného prístavu prišlo v roku 2019, keď boli za kultúrnu pamiatku vyhlásené ďalšie objekty: prístavný sklad č. 17 z r. 1928 – 1929 a samotný prístav ako technicko-dopravné dielo v rozsahu dvoch charakteristických stavebných a priestorových konštrukcií prístavných bazénov (severného a južného), ktoré pôvodne slúžili ako zimovisko lodí (úkryt lodí pred ľadochodom v zimných mesiacoch a pred vysokou hladinou rieky). Ďalší prístavný sklad č. 14 pôvodne navrhnutý na vyhlásenie za pamiatku ochranu nezískal, avšak pred ním situované dva portálové žeriavy status kultúrnej pamiatky dostali (sú však evidované ako hnutelná pamiatka). Pre ochranu priestorového riešenia areálu prístavu a jeho usmernení rozvoj v budúcnosti, keď sa reálne predpokladá zmena jeho využitia, resp. kombinácia stávajúceho využitia pre lodnú dopravu a doplnkových funkcií, vrátane dostavby areálu prípadnými novými stavbami, bolo vyhlásené ochranné pásmo národných kultúrnych pamiatok v lokalite Zimného prístavu, o ktorom však ešte nebolo právoplatne rozhodnuté. Zimný prístav je stále funkčným celkom so zachovaním svojej primárnej funkcie.⁴

4 Zimnému prístavu v Bratislave je v tomto zborníku venovaný samostatný príspevok Ing. arch. T. Bartošíkovej, PhD.



Bratislava, pohľad na starý Zimný prístav, dobová fotografia z roku 1920
(Archív PÚSR, Zb. fotografií Štátneho referátu na ochranu pamiatok, inv. č. 286-16)

Zoznam použitých zdrojov:

Register nehnuteľných kultúrnych pamiatok – Automatizovaný informačný systém pamiatkového fondu (AIS OP) vedený Pamiatkovým úradom SR

Most SNP v Bratislave ako významná pamiatka neskorého modernizmu

Miroslav Hrdina

Dejiny mesta Bratislava boli odjakživa späté s riekou Dunaj a s výzvami spojenými s jej prekonávaním. K ikonickým mostom, klenúcim sa ponad tento európsky veľtok, patrí od začiatku 70. rokov 20. storočia aj Most Slovenského národného

a mierne prehnutého zaveseného mostného trámu stal neoddeliteľnou súčasťou panorámy mesta. Predložený príspevok prináša stručný historický kontext vzniku mostov v priestore Bratislavy, pozadie kontroverzného umiestne-



Friedrich Bernhard Werner – Johann Christian Leopold: Pohľad na Bratislavu z juhu, 1732 – 1735, papier, medirytina, výška 18.6 cm, šírka 26.7 cm. Galéria mesta Bratislavy, inv. č. C 7212

povstania (SNP), druhý stály bratislavský most, ktorý sa dynamic-kou figúrou nakloneného pylónu

nia a príprav realizácie Mosta SNP znamenajúcich zánik veľkej časti bratislavského Podhradia, architektonické a konštrukčné riešenie mosta, jeho pamiatkové hodnoty a špecifiká súvisiacej pamiatkovej ochrany.¹

1 Ku komplexnému zhodnoteniu Mosta SNP pozri hl. *The Danube Bridge at Bratislava / Die Donaubrücke in Bratislava*. Bratislava: Doprastav, 1968; KOŽÁK, Juraj: *Premostenie Dunaja v Bratislave v širších súvislostiach, Diel B: Nový most – symbol 20. storočia*. Bratislava: nepub-



Pohľad na Starý most z petržalského nábrežia, 20. roky 20. storočia
Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky
v Bratislave, Zbierka pohľadníc, inv. č. 13860

Formujúce sa mestské osídlenie na ľavom brehu Dunaja, či už v dotyku so severnou hranicou Rímskej ríše, alebo na priesečníku stredovekých obchodných ciest, využívalo rieku ako dopravnú tepnu, zdroj obživy, obranný prvok a tiež ako prameň peňažných príjmov z výberu mýta. Pôvodný brod a niektoré neskoršie dočasné drevené mosty sa nachádzali aj v širšom priestore Rybného námestia na západnom okraji historického centra mesta, kde dnes ústi Most SNP. Nakoľko povodne tieto most-

né stavby často ničili, v 17. storočí sa ujalo využívanie tzv. lietajúceho mosta. V rokoch 1825 – 1890 potom dopravu cez rieku zabezpečoval pontónový most, realizovaný pri príležitosti korunovácie Karolíny Augusty Bavorskej v priestore dnešného Námestia Ľudovíta Štúra.² Prvým stálym bratislavským mostom, určeným pre železničnú, cestnú a pešiu dopravu, sa nakoniec stal Most Františka Jozefa, dnešný Starý most, umiestnený na východnom okraji historického centra mesta pri Šafárikovom námestí. Realizácia mosta, ktorého projekt spracoval budapešťiansky inžinier francúzskeho pôvodu François Cathry-Salés, prebehla

likované, 2002 (Archív Spolku architektov Slovenska v Bratislave); NEPŠINSKÁ, Mária: *Nový most cez Dunaj v Bratislave. Architektonický monument svojej doby*. Dipl. práca. Bratislava: Katedra dejín výtvarného umenia Filozofickej fakulty Univerzity Komenského, 2003.

K problematike zániku historickej zástavby v Podhradí pozri hl. BÜTORA, Ivan: Kto zbúral Podhradie? Povojnový osud bratislavského Podhradía. In: NIŽNANSKÝ, Eduard (ed.): *Stratené mesto. Lost City – Verlorene Stadt – Elveszett város. Bratislava – Pozsony – Pressburg*. Bratislava: Marenčin PT, 2011, s. 151 – 218.

2 K starším dejinám mesta pozri napr. HORVÁTH, Vladimír – LEHOTSKÁ, Darina – PLEVA, Ján (ed.): *Dejiny Bratislavy*. Bratislava: Obzor, 1978.

v rokoch 1889 – 1890. Na slávnostnom otvorení tejto stavby sa zúčastnil aj sám cisár František Jozef I.³ Most, stojaci na kamenných obkladmi obložených pilieroch, skonštruovali z oceľových priehradových nosníkov a väzníkov, pričom stredné moduly dvojice mostných trámov dostali segmentové ukončenia. Most na konci 2. svetovej vojny zničili ustupujúce nemecké vojská. Obnovený bol v rokoch 1945 – 1946 Červenou armádou v súlade s pôvodnou konštrukčnou sústavou, vypustené však boli segmentové ukončenia stredných modulov. Na túto utilitárnu dizajnovú líniu nadviazala

aj posledná rekonštrukcia mosta v rokoch 2014 – 2016. Súčasťou pôvodného Mosta Františka Jozefa – mýtné domčeky so schodiskami, mostné nájazdy a štyri zachované piliere – boli medzi národné kultúrne pamiatky zapísané v roku 2008.

Nedostatočnosť jediného stáleho premostenia Dunaja v Bratislave bola súdobým urbanistom zjavná už krátko po dokončení Starého mosta. A medzi miestami pre vybudovanie jeho nasledovníka sa v prvom modernom regulačnom pláne mesta, ktorý v priebehu druhého desaťročia 20. storočia spracoval budapešťiansky urba-



Pohľad z hradného návršia na Rybné námestie s Neologickou synagógou, 1958
Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky v Bratislave, Zbierka negatívov,
inv. č. 11293. Foto: Hilda Ruttkayová

3 ORTVAY, Tivadar: *Ulice a námestia Bratislavy. Mesto Františka Jozefa*. Bratislava: Marenčin PT, 2018, s. 97 – 100.

nista Antal Palóczy, objavila aj lokalita Rybného námestia. Hoci výsledok medzinárodnej súťaže na generálny regulačný plán Bratislavy z rokov 1929 – 1930, t. j. víťazný návrh od tímu Alois Dryák – Juro Tvarožek – Miroslav Chlumecský,⁴ toto riešenie nepredpokladalo a mosty umiestňoval na iné pozície, napr. ku Košickej ulici, lokalita Rybného námestia z hry nevypadla a čakala na svoju príležitosť.

V období po 2. svetovej vojne sa problém nedostatočnej kapacity Starého mosta ešte viac vyhrotil. Postupne realizovaný plán veľkej slovanskej Bratislavy, načrtnutý v prvých povojnových rokoch,⁵ zvyšoval počet obyvateľov mesta a jeho okolia, a to aj v priestore Petržalky na pravom brehu Dunaja, pričom výhľadovo sa plánovala masívna bytová výstavba práve v tejto lokalite. Z Bratislavy ako mesta pri Dunaji sa malo stať mesto na Dunaji. Koncept územného plánu, spracovaný v roku 1949 architektom Kamilom Grossom v rámci regulačného oddelenia mesta, už opäť rátať aj s mostom v priestore Rybného námestia. V roku 1957 prijal Ústredný národný výbor v Bratislave (ÚNV) koncepciu výstavby štyroch mostov – železničného pri Zimnom prístave a cestných pri Košickej ulici, Šafárikovom námestí (Starý most) a Rybnom námestí. Tento plán – s rozšírením o cestný most pri Mlynskej doline

– sa potom včlenil do Smerného územného plánu, spracovaného v roku 1963 na Útvare hlavného architekta mesta Bratislavy pod vedením architekta Milana Beňušku a riešiaceho rozširovanie mesta v Ružinove, Karlovej Vsi, Dúbravke a Petržalke.⁶

Umiestnenie Mosta SNP a nadväzujúcich komunikácií bolo prirodzene riešené v širších súvislostiach Podhradia a vnútorného dopravného okruhu okolo centra mesta. Premena tejto lokality bola plánovaná, a to vrátane riešenia problému ruiny hradu, už v medzivojnovom období, výraznejšie potom v období vojnovnej Slovenskej republiky, keď tu bolo umiestnené Univerzitné mesto,⁷ a v nadväznosti na asanačný výmer z roku 1941 aj po skončení vojny. V uvažovaní zástupcov mestských a regionálnych orgánov a väčšiny architektov, urbanistov a inžinierov tu prevážil modernistický prístup k rozvoju mesta, zdôrazňujúci potrebu dobrej dopravnej priestupnosti a realizácie takých architektonicko-urbanistických projektov, ktoré zodpovedali súdobým technickým a formálnym riešeniam. A keďže lokalita Podhradia – Zuckermandel, Vydrica a Židovská ulica – boli dlhé desaťročia zanedbávaným územím, v ktorom sa sústreďovali ľudia živiaci sa často nelegálnou činnosťou, ako argumenty v prospech

4 KUSÝ, Martin: *Architektúra na Slovensku 1918 – 1945*. Bratislava: Pallas, 1971, s. 51 – 53; KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavy. In: *Projekt*, 1988, č. 1, s. 4 – 9.

5 BELLUŠ, Emil: O budúcnosť veľkej slovanskej Bratislavy. In: *Architektúra ČSR*, 1945, roč. 5, č. 2, s. 49.

6 KOZÁK, *Premostenie Dunaja v Bratislave*, s. 2/3-2/20; BÚTORA, Kto zbúral Podhradie?, s. 161 – 163, 176 – 178.

7 POJTEK, Vladimír: Budúce univerzitné mesto v Bratislave. In: *Elán*, 1942, roč. 12, č. 9, s. 4 – 8.

rozsiahlych asanácií boli predkladané aj problémy stavebno-hygienické, bezpečnostné a estetické.⁸ Pamiatkari proti plánom na umiestnenie mosta v priestore Rybného námestia a proti radikálnej premene Podhradia vehementne protestovali. V reakcii na koncepciu ÚNV z roku 1957 argumentovali, že realizácia mosta podľa predostretého plánu ohrozí samotnú podstatu mestskej pamiatkovej rezervácie, vyhlásenej iba v roku 1954 na území historického centra mesta a v Podhradí. Dopravná stavba by spôsobila zánik Rybného námestia, mala by rušivý vplyv na Dóm sv. Martina, preťaté by boli nástupy z mesta na hrad a celkovo by bola narušená rastlá štruktúra mesta ako komplexného a jedinečného odkazu minulosti. K pamiatkarom sa v tomto zápase v priebehu 60. rokov pridali predovšetkým vedci, výtvarníci, žurnalisti a niektorí architekti a urbanisti.⁹ Zástancovia lokalizácie druhého bratislavského mosta v priestore Rybného námestia zdôrazňovali predovšetkým dopravné a ekonomické stránky. Pamiatkarmi preferovaná lokalita východne od Starého mosta pri Košickej ulici by kvôli dlhším napojeniam na súdobú dopravnú infraštruktúru za Zimným

prístavom bola drahším riešením, predĺžili by sa tiež napojenia smerom k plánovanému vnútornému mestskému okruhu a k západným štvrtiam mesta. Oddelenie mesta a hradu dopravnou tepnou a odhalenie západného úseku mestských hradieb boli predstavované ako návrat k stredovekej podobe urbanistickej štruktúry tejto lokality. V pozitívnom svetle sa malo predstaviť nielen socialistické stavebníctvo ako celok, ale v perspektíve federalizačných snáh Slovákov aj schopnosti domácich odborníkov zabezpečiť bezproblémový priebeh veľkej stavebnej akcie. Výhrady pamiatkarov boli preto opakovane odmietané ako iracionálne, emotívne a brániace vymaneniu sa Bratislavy z provincionalného položenía.¹⁰

Procesy smerujúce k zadováženiu projektových dokumentácií Mosta SNP a súvisiacich komunikácií sa definitívne rozbehli v roku 1964 vypísaním súťaže na urbanisticko-architektonické a konštrukčno-stavebné riešenie premostenia. Spomedzi zaslaných súťažných návrhov získal pri ich vyhodnotení v roku 1966 prvú cenu – v súlade s presadzovaným dôrazom na ekonomické kritériá – projekt tímu M. Beňuška, J. Braun, I. Hyža a R. Lamprecht, pracujúci

8 BÚTORA, Kto zbúral Podhradie?, s. 158.

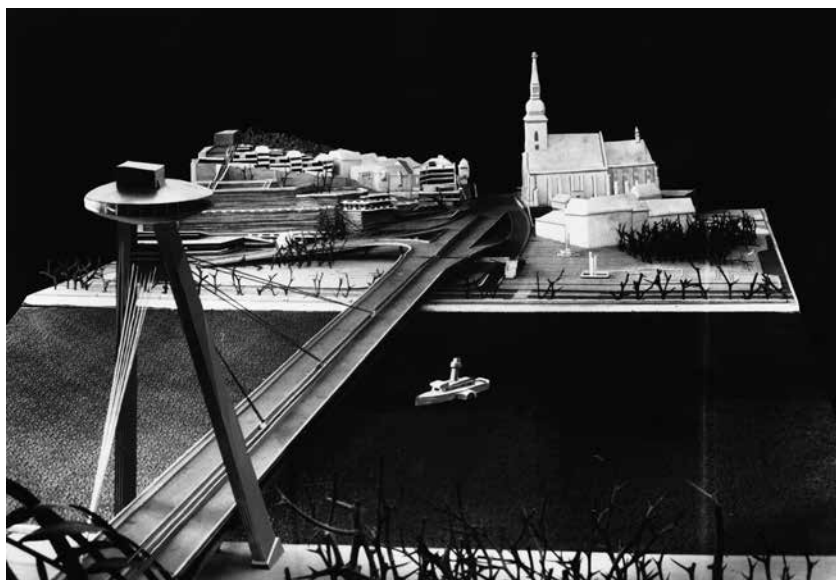
9 BÚTORA, Kto zbúral Podhradie?, s. 165 – 168. Za pamiatkarov vystupoval Ján Lichner, riaditeľ Slovenského ústavu pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody. K pamiatkarom sa pridali napríklad akademik Igor Hrušovský, sochár Alexander Trizuljak, architekt Emil Belluš, urbanista Emanuel Hruška a novinári Dušan Dorotjak či Agneša Kalinová.

10 BÚTORA, Kto zbúral Podhradie?, s. 173 – 175. Vokálnymi zástancami boli napríklad predseda ÚNV Ján Šebik, predseda MNV Milan Hladký a architekti Kamil Gross, Jozef Lacko a Milan Beňuška.

Pozri tiež SVETLÍK, Ján: Bratislava a jej budúci vývoj. In: *Projekt*, 1963. roč. 5, č. 4 – 5, s. 110; SVETKO, Štefan – HOLLAREK, Tomáš: Urbanisticko-dopravné poznámky k premosteniu Dunaja. In: *Projekt*, 1965, roč. 7, č. 1, s. 5 – 7, 23;

s overeným riešením z predpätého oceľobetónu s jedným podporným pilierom v toku rieky.¹¹ Rastúci dôraz na symbolický význam nového mosta ako sebavedomého diela domácej socialistickej architektúry a stavebníctva a tiež možnosť deblokácie dlhu Maďarskej ľudovej republiky, ktorej stavebné podniky mali dobré skúsenosti s oceľovými konštrukciami, spôsobil zmenu v konečnom výbere. Komisia sa priklonila k súťažnému návrhu, pôvodne štvrtému v poradí, od tímu architekta Jozefa Lac-

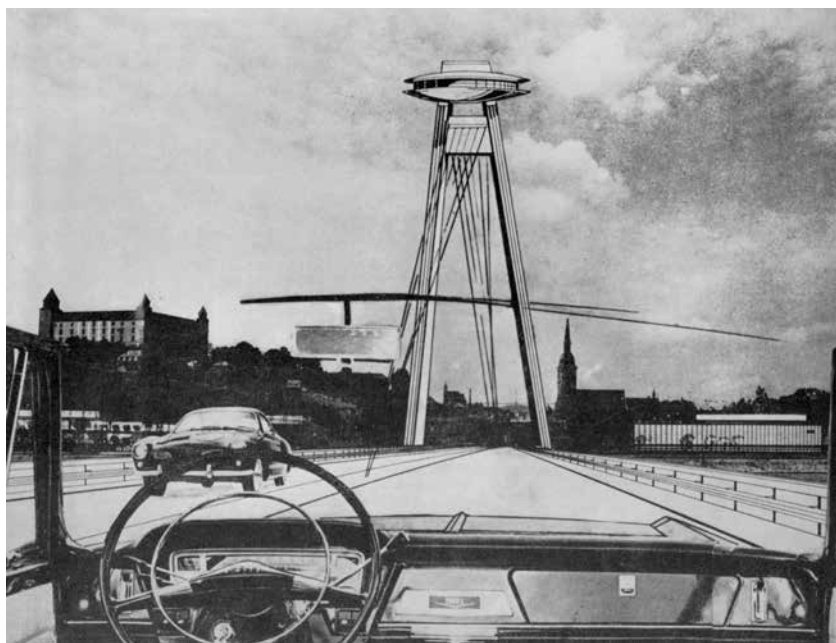
ka¹² a stavebného inžiniera Arpáda Tesára,¹³ ktorí sa predstavili odvážnym riešením v podobe zaveseného oceľového mosta s asymetricky umiestneným pylónom s objektom kaviarne pri vrchole. Pridaná hodnota atrakcie v podobe kaviarne s vyhlídkou tiež prispela k uprednostneniu tohto súťažného návrhu. Jozef Lacko pri projektovaní spolupracoval s architektmi Ivanom Slameňom a Ladislavom Kušnírom; Arpád Tesár so stavebnými inžiniermi Eugenom Chladným a Pavlom Dutkom.¹⁴



Model Mosta SNP, 1964 – 1966

Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky v Bratislave, Zbierka negatívov, inv. č. 65667. Foto: Závodná

- 11 KRAMÁR, Eugen: Po súťaži na nový most v Bratislave. In: *Projekt*, 1965, roč. 7, č. 1, s. 8 – 11.
- 12 K životu a dielu J. Lacka pozri napr. ŠLACHTA, Štefan: Architekt Jozef Lacko. In: *Architektúra & Urbanizmus*, 1991, roč. 25, č. 1, s. 19 – 28.
- 13 K životu a dielu A. Tesára pozri napr. BALÁŽ, Ivan: Prof. Dr. Ing. Arpád Tesár, DrSc. In: *Časopis Stavebníctví*, 2022, č. 5. Dostupné na internete: <https://www.casopisstavebnictvi.cz/clanky-prof.-dr.-ing.-arpad-tesar-drsc..html> [cit. 29. 9. 2022].
- 14 Most a predmostie. In: *Projekt*, 1966, roč. 8, č. 7 – 8,, s. 154 – 155; BÚTORA, Kto zbúral Podhradie?, s. 191 – 192.



Vizualizácia jazdy cez Most SNP, 1964 – 1966
 Repro: *The Danube Bridge at Bratislava* / *Die Donaubrücke in Bratislava*. Bratislava: Doprastav, 1968

Základný kameň mosta bol slávnostne položený 6. decembra 1967. Ústredným investorom bol Západoslovenský krajský národný výbor v Bratislave, priamym investorom Mestská správa komunikácií v Bratislave. Projektové práce zabezpečoval Dopravoprojekt Bratislava v spolupráci so Slovenskou vysokou školou technickou. Generálnym dodávateľom stavebných prác sa po problé-

moch s ponúkanou zastaranou nítovanou technológiou z Maďarska stal Doprastav Bratislava. Oceľové konštrukcie boli vyrobené vo Vítkovických železiarňach Klementa Gottwalda v Ostrave-Vítkoviciach.¹⁵ Súčasťou prípravných prác boli aj vyššie diskutované rozsiahle asanácie v priestore Podhradia. Posledným veľkým stretom medzi zástancami a odporcami výstavby mosta v priestore Rybného námestia sa stal súboj o Neologic-kú synagógu. Milan Beňuška ešte v marci 1968 navrhol takú úpravu staromestského predmestia, ktorá

¹⁵ *The Danube Bridge at Bratislava*, s. 4. Časť súťažnej dokumentácie a ďalšie úradné dokumenty v súvislosti s výstavbou mosta sa nachádzajú v Archíve mesta Bratislavy. Realizačný projekt mosta a predmostí a fotografickú dokumentáciu výstavby mosta opatruje Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky v Bratislave. V Archíve Oddelenia architektúry Historického ústavu Slovenskej akadémie vied v Bratislave sa nachádza pozostalosť po architektovi L. Kušnírovi, ktorá obsahuje aj plány kaviarne, štúdie výtvarných doplnkov mosta a plán vegetačných úprav v jeho okolí. Dokumentácie oceľových konštrukcií možno nájsť v archíve spoločnosti Vítkovice, a. s. v Ostrave-Vítkoviciach.

by umožnila jej zachovanie. Dopravoprojekt, argumentujúc rizikom neúmerného predĺženia projektovej prípravy už schválenej stavby a z toho vyplývajúcej možnej medzinárodnej blamáže, tento návrh odmietol. Synagóga tak bola aj napriek oprávneným protestom pamiatkarov voči nezákonnému postupu investora a dodávateľa, ktorí nemali právoplatné asanačné výmery príslušných správnych orgánov, v apríli 1969 zbúraná a výstavba mosta pokračovala podľa pôvodného konceptu.¹⁶

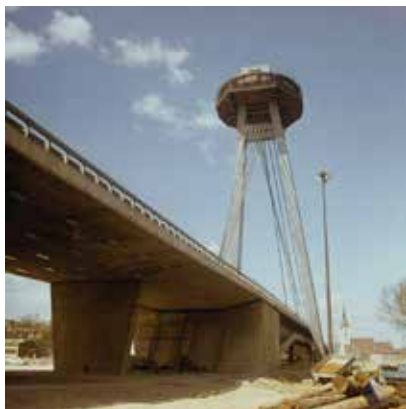
Realizácia Mosta SNP začala budovaním nájazdov a oceľobetónových estakád na oboch brehoch a realizáciou portálového pylónu v tvare písmena A a kotevného bloku na petržalskej strane. Následne sa z petržalskej strany začala montáž mostného trámu vysúvaním a zváraním 12 metrov dlhých dvojkomorových oceľových dielov obdĺžnikového priezvu. Na petržalskom brehu pri Starom moste boli pripravované ďalšie časti mostného trámu dlhé až 80 metrov, ktoré boli potom splavované k budovanému mostu a vysúvané a zvárané do finálnej polohy. Postupne sa k mostnému trámu pripevnili tri závesné káble. Počas výstavby most podopierala dvojica oceľobetónovo-ocelových podpier v toku rieky. Pomocou montážnych podpier bol mostný trám zmontovaný aj na staromestskej strane. Celkovo most dosiahol dĺžku 431,8 metra – z toho je dĺžka hlavného trámu 303 metrov. Na mostný trám, nesúci mostov-



Splavovanie dielov mostného trámu, 1971
Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky
v Bratislave, Zbierka negatívov, inv. č. 69214.
Foto: Štefan Bukšár

ku pre dve dvojprúdové vozovky, boli po oboch stranách v spodnej úrovni namontované konštrukcie chodníkov, zbiehajúce k nábrežiam sústavou rámp a schodísk. Komunikácie boli osvetlené svietidlami umiestnenými do priebežných pásov – na zvodidlách v prípade vozoviek a pod prestrešením v prípade chodníkov. Pod vrchol 84,6 metra vysokého pylónu bol umiestnený objekt Kaviarne Bystrica šošovkovitého tvaru. Kaviareň bola sprístupnená z nástupnej plošiny rýchlovýťahom vo východnej stojke a núdzovým schodiskom v západnej stojke pylónu. Vnútorne priestory mostného trámu využilo mesto pre vedenie vodovodných potrubí a ďalšej infraštruktúry určenej pre hromadnú bytovú výstavbu v priestore Petržalky. Oceľové konštrukcie boli natreté svetlošedým antikorozybným náterom, oceľobe-

16 BÚTORA, Kto zbúral Podhradie?, s. 200 – 205.



Dokončovacie práce na objekte kaviarne a v priestore okolo pylónu
Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky
v Bratislave, Zbierka veľkých diapozitívov, inv. č. 5607

tónové konštrukcie ponechané v prirodzenom výraze. Na moste a v jeho okolí našli uplatnenie

aj výtvarné diela. Bočné steny kotevného bloku ozdobili motívy znaku mesta Bratislavy od Ľudmily Cvangrošovej, ktorá vytvorila aj štylizovanú skulptúru ležiacej ženy pre parčík s atypickými betónovými lavičkami pri a pod estakádami na staromestskej strane.

Most bol slávnostne otvorený pri príležitosti 28. výročia Slovenského národného povstania 26. augusta 1972 za účasti a prejavu generálneho tajomníka Ústredného výboru Komunistickej strany Československa Gustáva Husáka.¹⁷ V roku 2022 tak oslávil 50. výročie svojho otvorenia. Realizácia petržalského sídliska, ktorého urbanistické riešenie bolo riešené v medzinárodnej súťaži v rokoch 1966 – 1967,¹⁸ odštartovala v roku 1973.



Celkový pohľad na Most SNP z hradného návršia krátko po dokončení, 1975
Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky v Bratislave, Zbierka negatívov, inv. č. 80196
Foto: Ladislav Borodáč

17 HUSÁK, Gustáv: Most SNP – symbol socialistickej výstavby. In: *Pravda*, 28. 8. 1972, s. 1 – 2.

18 GROSS, Kamil: *Medzinárodná urbanistická súťaž Bratislava - Petržalka*. Bratislava: Vydavateľstvo SFVU, 1969.

Most SNP sa do súčasnosti zachoval v takmer pôvodnej podobe. Nevyhnutné opravy súvisiace so zvýšením bezpečnosti jeho prevádzky, ako boli opravy a úpravy nosných systémov chodníkov, ich zábradlí a zvodidiel vozoviek, boli realizované v súlade s pôvodnými riešeniami. Spomedzi negatívnych zásahov možno spomenúť predovšetkým priebežné pridávanie drobných stavieb v priestore nástupísk mestskej hromadnej dopravy na staromestskej strane a nahradenie pásového osvetlenia vozoviek za klasické stožiárové osvetlenie v roku 1998. Tieto zmeny však nenarušili celkový priestorovo-hmotový, materiálový, konštrukčný a funkčný charakter mosta. Pamiatkový úrad Slo-

venskej republiky preto v súlade s priebežným rozpoznávaním hodnôt architektúr neskorého modernizmu toto výnimočné dielo v roku 2018 zapísal medzi národné kultúrne pamiatky. Ako ťažiskové pamiatkové hodnoty boli v prípade Mosta SNP vyhodnotené architektonická, technická, historická a spoločenská hodnota.¹⁹

Projekt Mosta SNP vznikol v slobodnejších 60. rokoch, ktoré aj v oblasti architektúry priali seba-vedomým a inovatívnym riešeniam. Dynamická kompozícia nakloneného pylónu, vejára trojice závesných lán a mierne prehnutého mostného trámu klenúceho sa ponad rieku v jednej neprerušenej subtílnej línii je výstižným príkladom antigravitačného tren-



Pohľad na Most SNP zo Starého mosta v súčasnosti
Foto: Miroslav Hrdina, 2022

19 Zákon č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu rozpoznáva historické, spoločenské, krajinné, urbanistické, architektonické, vedecké, technické, výtvarné a umelecko-remeselné hodnoty.

du neskorého modernizmu,²⁰ pracujúceho s hraničnými možnosťami stavebných technológií vo veľkých mierkach. Išlo o šťastnú súhru ambícií a schopností architekta Jozefa Lacka a stavebného inžiniera Arpáda Tesára a ich spolupracovníkov. Moment uberania a nadnášania hmoty je badateľný aj vo figúre šošovkovitého tvaru objektu kaviarne. Motívu, ktorý bol obľúbený tak vo svetovom – napr. rokovacia sála radnice v Toronte (1961 – 1965) od Vilja Revella, ako aj v domácom kontexte – napr. aula Vysokej školy poľnohospodárskej v Nitre (1961 – 1966) od Vladimíra Dedečka a Rudolfa Miňovského. Most SNP patrí spolu s obrátenou pyramídou budovy Slovenského rozhlasu (1969 – 1984) od tímu Štefan Svetko, Štefan Ďurkovič a Barnabáš Kissling k najodvážnejším neskoromodernistickým dielam v širšom stredoeurópskom priestore. Budova rozhlasu bola za národnú kultúrnu pamiatku vyhlásená v roku 2017.

Most SNP si svojím konštrukčným riešením v podobe asymetricky zaveseného mostného trámu zaknihoval prvenstvo na Slovensku a druhé miesto vo svetovom meradle. V čase jeho otvorenia išlo o štvrtý najdlhší zavesený most na svete. Dodnes ide o jednu z výnimočných svetových mostných konštrukcií. Výraznejšie rozvinutie dynamizmu aplikovaného v prí-

pade bratislavského mosta možno nájsť až od konca 80. rokov 20. storočia v diele španielskeho architekta Santiaga Calatravu. V roku 2001 bol Most SNP vyhlásený za stavbu storočia v kategórii mostné stavby na Slovensku.²¹

Z historickej perspektívy možno Most SNP vnímať ako výslednicu spoločenského uvoľnenia v liberálnejších 60. rokoch a emancipačných snáh slovenského národa smerujúcich k federalizácii Česko-slovenskej republiky. Otvorenosť inovatívnym riešeniam ako prejav obrody socializmu sa tu synergicky spojila so snahou o seba-vedomé vystúpenie slovenských odborníkov, ktorí chceli dokázať svoje schopnosti pri realizovaní ambiciózneho projektu majúceho za cieľ vo výraznej miere prispieť k prerodu Bratislavy na národnú metropolu. Počas rokov fungovania sa most zapísal do obrazu mesta ako jedna z najikonickejších stavieb a neoddeliteľná súčasť jeho panorámy v pozícii náprotivku hradného paláca a veže Dómu sv. Martina. Kaviareň Bystrica, dnes UFO, s vyhliadkou je dodnes jednou z najnavštevovanejších atrakcií mesta.

V prípade Mosta SNP je pamiatkovo chránená celková hmotná podstata a architektonický výraz oceľových a oceľobetónových konštrukcií vrátane výtvarných dotvorení diela. Pri priebežnej

20 DULLA, Matúš – TESÁR, Alexander: Dvojakosť (Nového) mosta (SNP). Most stále nový: moderné inžiniersko-architektonické dielo a transformácie v prijímaní jeho hodnôt. In: *Projekt*, roč. 49, 2007, č. 4, s. 20 – 23. Toto číslo časopisu *Projekt* bolo venované životu a dielu architekta Jozefa Lacka ako výstup z konferencie, ktorá sa 25. januára 2007 uskutočnila na pôde Spolku architektov Slovenska v Bratislave.

21 BARKOVÁ, Daša – MAJTÁNOVÁ, Lucia – PETRÁNSKY, Ľudovít: *Slovenské stavby storočia*. Bratislava: SKSI - JAGA, 2022, s. 138 – 143.



Pôvodné zariadenie Kaviarne Bystrica
Archív Oddelenia architektúry Historického ústavu
Slovenskej akadémie vied v Bratislave, informačný list
objektu Most SNP v Bratislave.
Foto: Rajmund Müller

údržbe a generálnych opravách je potrebné prípadné výmeny jednotlivých prvkov riešiť v súlade s pôvodnou architektonickou koncepciou. V tomto zmysle sa nedávno sanoval problém negálnej prestavby a prístavby v priestore nástupnej plošiny pod pylónom. Drevená konštrukcia vstavby bola odstránená a bol spracovaný projekt, ktorého realizácia bude znamenať návrat kópie pôvodných prekrížených nástupných schodísk z prízemí pylónu a schodísk z úrovne peších lávok. V budúcnosti bude potrebné nahradiť dnešné nevhodné stožiarové osvetlenie vozoviek za pôvodné pásové svietidlá, čím by sa dennému a ešte vo väčšej miere nočnému výrazu mosta opäť

vrátil originálny subtilný výraz. Ku vhodnej prezentácii mosta by napokon pomohlo aj odstránenie, resp. prehodnotenie umiestnenia stánkov, prístavieb a vstavieb pod estakádami na staromestskej strane, ktoré tento priestor vizuálne zaťažili.

Most SNP, hoci bol bezpochyby jedným z katalyzátorov deštrukcie bratislavského Podhradia, dokázal čiastočne prekonať kontroverznosť svojho zrodu. Ako výnimočné architektonické a technické dielo sa výrazne zapísal nielen do obrazu mesta Bratislava, ale aj do dejín architektúry a mostného staviteľstva vo svetovom meradle. Našou povinnosťou by preto mali byť pozorná technická údržba a citlivý prístup pri obnove architektonických a výtvarných súčastí tejto významnej národnej kultúrnej pamiatky.

Literatúra

- BALÁŽ, Ivan: Prof. Dr. Ing. Arpád Tesár, DrSc. In: *Časopis Stavebnictví*, 2022, č. 5. Dostupné na internete: <https://www.casopisstavebnictvi.cz/clanky-prof.-dr.-ing.-arpad-tesar-drsc..html> [cit. 29. 9. 2022].
- BARKOVÁ, Daša – MAJTÁNOVÁ, Lucia – PETRÁNSKY, Ľudovít: *Slovenské stavby storočia*. Bratislava: SKSI - JAGA, 2022.
- BELLUŠ, Emil: O budúcnosť veľkej slovanskej Bratislavy. In: *Architektura ČSR*, 1945, roč. 4, č. 2, s. 49.
- BÚTORA, Ivan: Kto zbúral Podhradie? Povojnový osud bratislavského Podhradia. In: NIŽŇANSKÝ, Eduard (ed.): *Stratené mesto. Lost City - Verlorene Stadt - Elveszett város. Bratislava - Pozsony - Pressburg*. Bratislava: Marenčin PT, 2011, s. 151 – 218.
- DULLA, Matúš – TESÁR, Alexander: Dvojakosť (Nového) mosta (SNP). Most stále nový: moderné inžiniersko-architektonické dielo a transformácie v prijímaní jeho hodnôt. In: *Projekt*, 2007, roč. 49, č. 4, s. 20 – 23.
- GROSS, Kamil: *Medzinárodná urbanistická súťaž Bratislava – Petržalka*. Bratislava: Vydavateľstvo SFVU, 1969.
- HORVÁTH, Vladimír – LEHOTSKÁ, Darina – PLEVA, Ján (ed.): *Dejiny Bratislavy*. Bratislava: Obzor, 1978.
- HUSÁK, Gustáv: Most SNP - symbol socialistickej výstavby. In: *Pravda*, 28. 8. 1972, s. 1 – 2.
- KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavy. In: *Projekt*, 1988, č. 1, s. 4.
- KRAMÁR, Eugen: Po súťaži na nový most v Bratislave. In: *Projekt*, 1965, roč. 7, č. 1, s. 8 – 11.
- KUSÝ, Martin: *Architektúra na Slovensku 1918 – 1945*. Bratislava: Pallas, 1971.
- Most a predmostie. In: *Projekt*, 1966, roč. 8, č. 7 – 8.
- NEPŠINSKÁ, Mária: *Nový most cez Dunaj v Bratislave. Architektonický monument svojej doby*. Dipl. práca. Bratislava: Katedra dejín výtvarného umenia Filozofickej fakulty Univerzity Komenského, 2003.
- ORTVAY, Tivadar: *Ulice a námestia Bratislavy. Mesto Františka Jozefa*. Bratislava: Marenčin PT, 2018.
- POJTEK, Vladimír: Budúce univerzitné mesto v Bratislave. In: *Elán*, 1942, roč. 12, č. 9, s. 4 – 8.
- SVETKO, Štefan – HOLLAREK, Tomáš: Urbanisticko-dopravné poznámky k premosteniu Dunaja. In: *Projekt*, 1965, roč. 7, č. 1, s. 5 – 7.
- SVETLÍK, Ján: Bratislava a jej budúci vývoj. In: *Projekt*, 1963, č. 4 – 5, s. 110.
- ŠLACHTA, Štefan: Architekt Jozef Lacko. In: *Architektúra & Urbanizmus*, 1991, roč. 25, č. 1, s. 19 – 28.
- The Danube Bridge at Bratislava / Die Donaubrücke in Bratislava*. Bratislava: Doprastav, 1968.

Pramene

Archív mesta Bratislavy

- Fond Útvar hlavného architekta (1849 – 1967): inv. č. 9026 (Bratislava, Most SNP, súťažné návrhy, 2 ks)
- Fond Národný výbor v Bratislave (1961 – 1968): inv. č. 4632 (Bratislava, Most SNP, vypísanie súťaže 1965), inv. č. 4103 (stanovisko Zväzu slovenských architektov k výstavbe Mosta SNP, 1967), inv. č. 4705 (správy o stave prípravných prác pre výstavbu Mosta SNP) a ďalšie dokumenty

Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky v Bratislave

- Zbierka projektov a plánov: inv. č. A2578 (Bratislava, Most SNP, projektová dokumentácia asanačných prác, 1967, technická správa, 3 ks výkresov), inv. č. A4320 (Bratislava, Most SNP, projektová dokumentácia mosta a predmostí, 1967, technická správa, 17 ks výkresov), inv. č. A5027 (Bratislava, Most SNP, projektová dokumentácia cestnej trasy cez mesto, technická správa, 8 ks výkresov)
- Zbierka negatívov: fotografie modelov Mosta SNP (2 ks), fotografie z výstavby Mosta SNP (10 ks)
- Zbierka veľkých diapozitívov: fotografie z výstavby Mosta SNP (14 ks)

Archív Oddelenia architektúry Historického ústavu Slovenskej akadémie vied v Bratislave

- Informačný list objektu Most SNP v Bratislave: informačné listy (3 ks), fotografie (24 ks), reprodukcie rôznych plánov a vizualizácií (11 ks)
- Pozostalosť Ľudovíta Kušníra: zakladacia listina Mosta SNP, plány kaviarne (1970, 23 ks), plány povrchových úprav estakád a dlažieb (1970, 4 ks), štúdie výtvarných doplnkov (1970, 3 ks), plán vegetačných úprav (1968, 1 ks), administratívne dokumenty a fotografie (12 ks)

Archív spoločnosti Vítkovice, a.s. v Ostrave-Vítkoviciach

Archív Spolku architektov Slovenska v Bratislave

KOZÁK, Juraj: *Premostenie Dunaja v Bratislave v širších súvislostiach, Diel B: Nový most – symbol 20. storočia*. Bratislava: nepublikované, 2002.

Vývoj bratislavského prístavu a jeho kultúrne pamiatky

Tereza Bartošíková

Bratislava vznikla na križovatke vodných a pozemných ciest. Už v stredoveku tu máme doložených niekoľko prístavov, z toho jeden predpokladáme v lokalite dnešného Zimného prístavu. Zimný prístav sa totiž nachádza na mieste, kde sa od hlavného toku Dunaja oddeľovalo rameno. Prístav na čalovskom Dunaji sa spomína v roku 1375 v súvislosti s kráľovským potvrdením oslobodenia Bratislavčanov od platenia mýta.¹ Dunaj v minulosti dosahoval šírku koryta takmer 500 – 600 m, teda približne dvojnásobnú oproti dnešnému stavu. Po každej povodni výrazne menil koryto a voda páchala veľké škody. Matej Bel popísal dôležitosť výstavby hrádzí pre stabilizovanie brehov, obmedzenie povodňových škôd a lepšiu splavnosť rieky.² Riaditeľstvo vodnej plavby a navigácie vzniklo v roku 1773 a dostalo sa úlohu regulovať Dunaj pri Bratislave. K tomuto obdobiu sa viaže vybudovanie niekoľkých hrádzí prehradzujúcich bočné ramená. Regulačné práce sa naplno rozbehli v druhej polovici 19. storočia po vydaní Dunajských plavebných aktov v roku 1856 a prepoje-

ní Dunaja so svetovou námornou dopravou.³ Za úspešnú reguláciu však môžeme považovať až Lanfranconiho reguláciu z rokov 1886 – 1896. Doposiaľ najrozsiahlejšia a najkomplexnejšia prestavba zahŕňala vybudovanie brehov plavebnej dráhy v súvislej šírke 300 m. Úprava si vyžiadala skrátenie toku priepichmi zákrut a nasypaním nových brehov pri existujúcom koryte. Celkovo upravili 80 km koryta Dunaja. Vybudované brehy boli strmé, šikmé, pomerne vysoké, opevnené lomovým kameňom z Devína a Dunaalmásu.

Prístav pred vznikom 1. ČSR

Brennerské rameno Dunaja zasypli v roku 1892. Vzniknutý priestor vyrovnali vzhľadom na výstavbu novej priemyselnej štvrte mesta, železnice a prístavu. Po spevnení dunajského nábrežia a zasypaní pôvodného ramena sa bratislavský prístav nachádzal iba na nábreží. Stálo tu niekoľko prízemných drevených a drevomurovaných skladov, preklad tovaru sa vykonával ručne a pomocou zvie-

1 ŠEDIVÝ, Juraj: Stredoveké prístavy (prievozy) a mýta na Dunaji v okolí Bratislavy. In: MUNKOVÁ, Mária – PAVLIKOVÁ, Lenka (eds.): *Na sútoku riek. Život v slovensko-rakúskom pohraničí. Zborník príspevkov z medzinárodnej konferencie, usporiadanej v rámci projektu CrArC Pamäť bez hraníc v dňoch 19. – 20. marca 2013 v Bratislave*. Bratislava: Štátny archív v Bratislave, 2014, s. 284 – 308.

2 TIBENSKÝ, Ján: *Bratislava Mateja Bela (Notitia Hungariae historico-geographica)*. Bratislava: Obzor, 1984, s. 185.

3 SABOL, Miroslav: Hospodársky význam bratislavského prístavu do 1. polovice 20. storočia. In: *Verbum Historiae*, 2015, č. 2, s. 31.

racej sily. Prístav na nábreží v tom čase slúžil nákladnej i osobnej doprave.

Vláda v Budapešti uvažovala o výstavbe niekoľkých malých zimných prístavov pozdĺž Dunaja. Napokon ministerstvá orby (poľnohospodárstva) a dopravy dohodli vybudovanie väčšieho zimného prístavu pre 200 lodí v Bratislave, ktorý by zároveň slúžil aj ako obchodný prístav.⁴ V roku 1897 sa začalo na území medzi pôvodným hlavným tokom Dunaja a brennerským ramenom (na stabilnom katastri Érsekújvárvagy Brenner ág) s výstavbou Zimného prístavu. Trvala desať rokov, no Zimný prístav slúžil len ako útočisko lodí, sklady

boli len na dunajskom nábreží. Od postavenia mosta Františka Jozefa v rokoch 1898 – 1891 sa urýchlila doprava tovaru do skladov aj ich následná distribúcia. V Bratislave sa preklad tovaru prevádzal ručne až do roku 1916, keď spoločnosť DDSG postavila žeriový Parpol.⁵

Prístav v medzivojnovom období

Po roku 1918 sa Zimný prístav začal vďaka mohutnej finančnej podpore československého štátu stavať aj prístavom obchodným. Bol vypracovaný päťročný plán jeho prestavby, ktorý sa okamžite začal realizovať a v roku

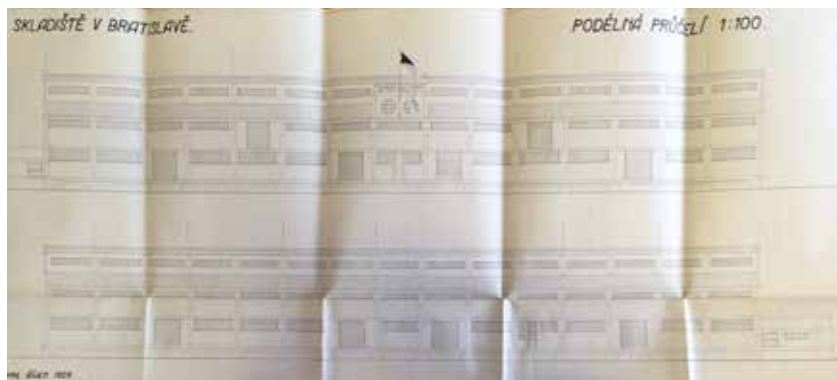


Sklad č. 7 vo výstavbe rok 1922
Zdroj: PUSR, archív I. ČSR č. 16702

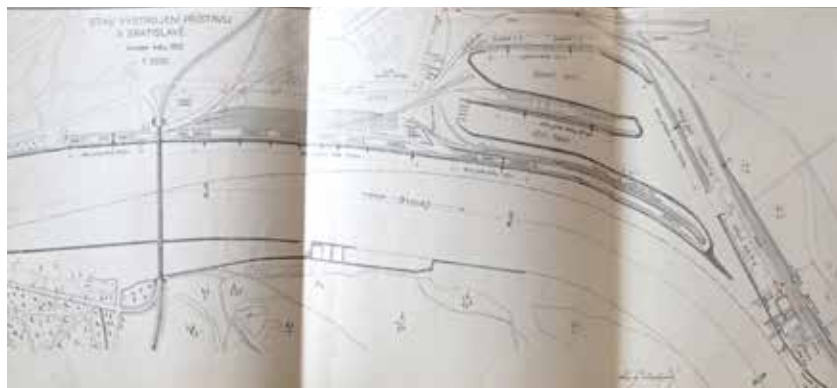
- 4 Umbau eines großen Umschlagplatzes sammt Winterhafen in Preßburg. In: *Pressburger Zeitung*, 15. júl 1897, s. 2.
- 5 BARTL, Július a kol.: *Dejiny Bratislavy*. Bratislava: Obzor. 1982, s. 175; Slovenský národný archív (ďalej SNA), fond Poriečny plavebný úrad (ďalej f. PPÚ), šk. 5: Prístav v Bratislave. Vývoj jeho vystrojení v letech 1919 – 1921.

1922 už prístav poskytoval štátne skladišká v rozsahu 7 000 m² a súkromné skladišká vo výmere 9 000 m². K dispozícii stáli dva žeriavy mostové, šesť poloportálových, 1 obilný exhustor a jeden portálový žeriav s celkovou dennou výkonnosťou 250 vagónov.⁶ Len medzi rokmi 1920 – 1922

postavili päť štátnych murovaných skladiškov – č. 6, 8, 9, 10, 11 a trojposchodové železobetónové skladiško č. 7, ktoré dodatočne odkúpil štát.⁷ Pravdepodobne v roku 1928 severnú prístavnú hranu severného bazéna a východnú prístavnú hranu prebudovali zo šikmých hrán na hrany kolmé,



Stavebný plán skladiska č. 17
Zdroj: SNA-PPU-49



Technické zariadenie prístavu v roku 1935
Zdroj: SNA-KUVS-740

6 SNA, f. PPÚ, šk. 6: Nynější stav a budoucnost československé dopravy na Dunaji, apríl 1922.

7 SNA, f. PPÚ, šk. 18: Popis přístavu v Bratislavě. 1925.



Škody po bombardovaní rok 1945
Zdroj: SNG č. 2549

ktoré ulahčovali prekládku tovaru. Z územia odstránili inundačnú hrádzu, ktorú presunuli ďalej od prístavných bazénov. Na jej mieste postavili sklady č. 14, 15, 17 a 18.⁸

Prístav počas druhej svetovej vojny a povojnová obnova

Nemecko používalo prístav pre prekládku odvečenej koristi z východného frontu do Nemcka, na zásobovanie armád a tiež na odsuny Židov a ich majetku. V prístave bol vybudovaný nový prízemný sklad č. 16 s drevenou konštrukciou. Bombardovanie na konci vojny výrazne poškodilo prístav, sklady, prekladacie zariadenia i loďstvo.⁹ Najničivejší bol nálet zo 16. júna 1944. Bomby na prístav dopadali opäť 20. sep-

tembra 1944 a napokon tiež 7. a 21. februára 1945. Prechod frontu a jeho deštruktívne následky sa negatívne podpísali aj v oblasti vodnej dopravy. Údaje o vojnových škodách máme k dispozícii z hlásení slovenskej, respektíve už československej Dunajplavby, uč. spol. v Bratislave a zo Združenia slovenského priemyslu z jesene 1945.¹⁰ V roku 1948 už boli nanovo postavené prístavné sklady č. 12, 14 a 18 a obnovené sklady č. 7 a 17. V bratislavskom prístave sa nachádza súbor pamiatkových objektov zložený z troch hnutelných pamiatkových objektov a siedmich nehnuteľných pamiatkových objektov. Najstarším stavebným objektom sú prístavné bazény Zimného prístavu. Najmladšie sú prístavné žeravy pred skladoom č. 14. Objekty získavali postupne pamiatkovú ochranu a momentálne sa na ministerstve kultúry rozhoduje o ochrannom pásme pre tieto objekty.

8 SNA, f. PPÚ šk.49: Plány k výstavbe skladu č. 14. Bratislava, 1929.

9 SNA, f. PPÚ, šk. 129: Stavba protiletckých bunkrov a škody vzniklé pri bombardovaní.

10 SNA, f. PT, šk. 162: Prístav v Bratislave. Znovuvybudovanie prístavu. Plánik k zápisnici z porady 22. 1. 1946.



Vojnové škody v prístave
Zdroj: SNA-PT 162



Sklad č. 14 a pamiatkovo chránené žeriavy
Zdroj: Bartošíková Tereza

Prístavné bazény¹¹

V roku 1897 sa rozhodlo o vybudovaní veľkého zimného prístavu s kapacitou až 200 lodí. V tej dobe išlo o najväčší riečny prístav v Uhorsku. Prístav bol stavaný podľa plá-

nov vypracovaných kráľovským Inžinierskym úradom riečnej plavby pod vedením ministerského vrchného inžiniera Schmiedthauera. Inžinier Fábry vypracoval plány prístavu a viedol štátnu kontrolu

¹¹ BARTOŠÍKOVÁ, Tereza: *Návrh na vyhlásenie nehnuteľnej veci za národnú kultúrnu pamiatku. PO prístav. 2017.*



Nábřežná hrana prístavu s kofajiskom a čerpacou stanicou rok 1922
Zdroj: PUSR, archív I. ČSR, č. 16139

stavby. Vykonaním prác bol poverený podnikateľ Eugen J. Kis. Bagrovacie práce realizovala uhorská Stavebná spoločnosť z Budapešti, ktorej subdodávateľom bola firma Lázár und Mittelmann.¹²

Prístav vznikol na území, ktorým pôvodne prechádzalo brennerské rameno. Práce napredovali v závislosti od dostupných financií. Prvá fáza výstavby bola prevádzaná prevažne manuálne, bez strojového vybavenia. Následne boli do budovania zapojené aj stroje umožňujúce prácu pod hladinou presakujúcich vôd. Nábřežné hrany, prístavné plató a inundačná hrádza boli naväzane a stavané z vykopaného materiálu a z kameňa z devínskeho kameňolomu. Móla a prístavné hrany boli počas výstavby pravdepodobne spevňované drevenými pilótami,

ktoré zvyšovali únosnosť pôdy a zároveň zabezpečovali primeraný sklon nábřežných hrán. Šikmé hrany sa stabilizovali lomovým kameňom remeselne spracovaným a osadeným. Obklad musel byť zároveň odolný proti účinkom vln, ľadu a plávajúcemu drevu.¹³

Do konca prvej svetovej vojny slúžil Zimný prístav len ako útočisko lodí, keďže nebol vybavený technickým vybavením pre preklad tovaru. So zmenou politickej situácie po roku 1918 nastala zlatá éra výstavby v bratislavskom prístave. Severná prístavná hrana severného bazéna a východná prístavná hrana boli pravdepodobne v roku 1928 prebudované zo šikmých hrán na hrany kolmé. Pri kolmých hranách sa uľahčil preklad tovaru.¹⁴ Prístavné bazény získali štatút pamiatky 2. septembra 2019. Predstavujú najstarší dochovaný stavebný fond Zimného prístavu. Severný a južný bazén Zimného

12 Pressburger Stromhafen. In: *Pressburger Zeitung*, 10. apríl 1898, s. 5; Der Preßburger Hafenbahn. In: *Pressburger Presse*, 27. mája 1901, s. 1.

13 ČÁBELKA, Jaroslav: *Vodní cesty a plavba*. Praha: SNTL – Státní nakladatelství technické literatury, 1976, s. 615 – 617.

14 Plány k výstavbe skladu č. 14 Bratislava. 1929. In: SNA, fond Poriečny plavebný úrad, šk. 49.

prístavu sú unikátnym architektonickým dokladom vysokej profesionálnej a technickej projekčnej práce. Zároveň sú dokladom architektonického a urbanistického vývoja Bratislavy zachovanom v rámci intaktne dochovaného uceleného komplexu. Technické riešenia použité pri stavbe bazénov, mól a prístavných hrán dokladajú pokrok v použití prekladacích technológií a konštrukčných princípov. Na základe vybudovania bazénov Zimného prístavu sa bratislavský prístav zaradil na začiatku 20. storočia medzi najvýznamnejšie vnútrozemské prístavy v strednej Európe.

Prečerpávacia stanica s technologickým zariadením¹⁵

V roku 1904 Mestská rada Bratislavy rozhodla o vybudovaní prečerpávacej stanice a nákupe strojných zariadení. Stavba bola postavená na vyvýšenom plató so zošíkmeným oporným múrom, obloženým prírodným kameňom. Kanalizačné zberače vedúce do prečerpávacej stanice a aj samotnú prečerpávaciu stanicu projektovala firma Pittel & Brausewetter. Postavená bola podľa projektu Frigyesa Riedla, ako to dokladá plán strojovne zachovaný v Archíve mesta Bratislavy. Pôvodné čerpadlá, stavidlá a zrejme aj potrubia dodala zlievarenská a strojárská firma Schlick z Budapešti (SCHLICK ÖNTÖDE ÉS GÉPGYÁR BUDAPEST). Zachovali sa dve

čerpadlá a dve stavidlá, druhé dve čerpadlá a stavidlá boli vymenené za modernejšie zn. SIGMA LUTÍN. Súčasťou technológie prečerpávania bolo aj dodnes zachované vákuové čerpadlo holandskej firmy Berkel (VAN BERKEL'S PATENT ROTTERDAM, HOLLAND). Počas druhej svetovej vojny bola zasiahnutá severozápadná časť prečerpávacej stanice. Po vojne bola budova prečerpávacej stanice opravená a znovu uvedená do prevádzky. V druhej polovici 20. storočia boli postupne vymieňané niektoré strojné zariadenia prečerpávacej stanice. V strojovni boli inštalované pomocné čerpadlá so systémom povrchovo vedených potrubí na preplachovanie kalových čerpadiel čistou vodou - výrobky MORAVSKÉ ELEKTROZÁVODY n. p. Mohelnice a MORAVSKÉ ELEKTROZÁVODY - závod Krompachy. Ďalšia úprava prečerpávacej stanice prebehla v rokoch 1994 - 1995, keď bol zjednodušený výraz fa-



Čerpacia stanica
Zdroj: Archív mesta Bratislava

¹⁵ ŠULCOVÁ, Jana: *Návrh na vyhlásenie nehnuteľnej veci za národnú kultúrnu pamiatku*. 2010.

sád (sčasti odstránené detaily secesnej výzdoby), zbytné bolo podkrovie, zriadené strešné okná s plastovými výplňami, vymenená strešná krytina a zmodernizované pôvodné dva služobné byty. Prečerpávacía stanica bola za pamiatku vyhlásená 28. marca 2011. Ide o jedinú pamiatkovo chránenú prečerpávaciu stanicu odpadných vôd v pamiatkovom fonde Slovenska. V rámci objektu je autenticky dochované pôvodné technologické vybavenie a stanica tak dokladá nielen technologický pokrok, ale má aj vysokú architektonickú hodnotu.

Sklad č. 7¹⁶

Prvú stavebnú etapu v budovaní skladu číslo 7 môžeme datovať do rokov 1921 – 1922.¹⁷ Návrh objektu pochádza z dielne spoločnosti Dr. Karla Skorkovského. Stavebné práce realizovala spoločnosť Stavební podnikatelství Lanna. Investorom výstavby bola Legiónárska banka a dopravná spoločnosť Bohemia. V prvej fáze bol vybudovaný celý objekt v rozsahu svojej súčasnej hmoty. Pre spoločnosť Karla Skorkovského v danej dobe pracoval aj Stanislav Bechyně, ktorý bol významným konštruktérom železobetónových stavieb a mostov. Pre jeho stavby bolo charakteristické použitie hrbových stropov a progresívnych stavebných betónových konštruk-

cií. Architektonickú podobu objektu navrhol brat Karla Skorkovského Jan Skorkovský. Sklad číslo 7 odkúpil od spoločnosti Bohemia štát v roku 1924. Následne bol používaný ako verejné skladisko a po vybudovaní skladu č. 17 ho využívala riečna správa.

Druhá stavebná etapa prebehla pri obnove objektu po bombardovaní. Realizovali ju opäť firmy Skorkovský – Lanna, obe však už boli v nútenej správe. Obnova vojnou poškodeného objektu prebehla v roku 1946. Počas nej boli nahradené poškodené časti objektu a zároveň bol namontovaný výkonnejší nákladný výťah.¹⁸

Na prelome 80. a 90. rokov sa uvažovalo o využití objektu na rôzne účely, ale žiadny z nich sa nerealizoval.¹⁹ V roku 1998 bola budova vyprázdnená a prebiehala príprava rekonštrukcie na galerijné účely. Po niekoľkých zmenách majiteľov sa realizovala ďalšia prestavba. Tretia stavebná etapa bola súčasťou obnovy objektu v rokoch 2006 – 2007. V rámci tejto etapy sa uskutočnila obnova strechy, bola na nej zriadená vyhladková terasa, prebehla oprava 3 vežíčiek, pričom chýbajúce prvky boli nahradené napodobeninami pôvodných. Rovnako prebehlo zateplenie budovy, osadenie nových okenných výplní, balkónikov na miestach pôvodných výklopných plošín a vyčistenie interiéru od nevyhovujúcich utilitárnych

16 BARTOŠÍKOVÁ, Tereza: *Aktualizačný list k národnej kultúrnej pamiatke. PO sklad prístavný. 2018.*

17 SNA, fond Poverenstvo techniky (ďalej f. PT), šk. 171.

18 SNA, f. PT, šk. 171.

19 Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky (ďalej PÚ SR), T 2682: Návrh na vyhlásenie súboru skladov pri sklade č. 7.



Stavebný plán skladiska č. 7
Zdroj: SNA-PT-171

vostavieb. Momentálne sa objekt nevyužíva, hoci prešiel ďalšou obnovou.

Sklad číslo 7 sa stal pamiatkou 29. apríla 1986 a je teda najdlhšie pamiatkovo chránenou stavbou v bratislavskom prístave. Je unikátnym architektonickým dokladom vysokej profesionálnej a technickej projekčnej práce firmy Dr. Ing. Karel Skorkovský. V širšom chápaní sa zaraďuje k dejinám moderného skladového hospodárstva, zatiaľ čo v užšom ponímaní odkazuje k histórii budovania najväčšieho slovenského obchodného prístavu. S výstavbou prístavných skladísk sa spájali dobové architektonické trendy. Pri sklade číslo 7 nachádzame náznaky klasicizujúcej moderny najmä v koncepcii fasády prísne podriadenej rytmizácii vertikálnych a horizontálnych prvkov, vyzdvihnutej

akcentovaním hlavnej fasády skladu otočenej k Dunaju. Pri sklade číslo 7 bola použitá unikátna konštrukcia s hríbovými stropmi, ktorá patrí k technicky hodnotným stavebným konceptom.

Sklad č. 17²⁰

V roku 1924, keď sa začalo uvažovať o umiestnení verejných skladov na východnom nábreží prístavných bazénov, bola realizovaná sondáž podložia v lokalite určenej pre výstavbu ďalšieho skladiska. Pôvodná inundačná hrádza viedla cez parcelu, na ktorej dnes stojí sklad č. 17.²¹ Na základe rozhodnutia o výstavbe slobodného skladiska na východnom nábreží boli v roku 1928 a 1929 vypracované spoločnosťou Karla Skorkovského plány pre prístavný sklad číslo 17. V archívoch sa nám zachovali architektonické vykonávacie aj armovacie výkresy od tejto spoločnosti vrátane niektorých

20 BARTOŠÍKOVÁ, Tereza: *Návrh na vyhlásenie nehnuteľnej veci za národnú kultúrnu pamiatku. PO sklad prístavný. 2017.*

21 SNA, f. KU-VS, šk. 683 a f. PPÚ šk. 49.

detailov.²² V projekte bola použitá kombinácia hribových stropov na prízemí s rámovou nosnou železobetónovou konštrukciou na poschodí. Celá stavba bola vyhotovená v prevedení nosných železobetónových stĺpov a výplňového tehlového muriva. V roku 1937 bola skolaudovaná prístavba k južnému priečeliu skladiska číslo 17. Štátna stavebná správa pre stavbu prístavu v Bratislave vypracovala plány prístavku a financovanie prebehlo cez Ženijný pluk č. 6. Ženijný pluk vykonal stavebné práce a zabezpečil aj materiál.²³ Dňa 7. februára 1945 bol leteckou bombou sklad poškodený. Bombardovaním bol zničený aj žeriový prislúchajúci k skladu.²⁴ V roku 1946 bol sklad č. 17 na pláne k znovuvybudovaniu prístavu označený ako vojnou poškodený a v oprave.²⁵ Po druhej svetovej vojne bolo do objektu stavebne zasiahnuté minimálne, iba utilitárnymi úpravami, a preto sa sklad zachoval v autentickej podobe. Sklad číslo 17 je pamiatkou od 2. septembra 2019. Je unikátnym architektonickým dokladom vysokej profesionálnej a technickej projekčnej práce firmy Dr. Ing. Karel Skorkovský na území Bratislavy. Na rozdiel od skladov č. 14 a č. 16 získal v rámci vyhlasovacieho konania na ministerstve kultúry štatút pamiatky. Pri sklade číslo 17 nachádzame odkazy na funk-

cionalistickú architektúru, najmä v koncepcii fasády prísne podriadenej rytmizácii vertikálnych a horizontálnych prvkov, mierne vyzdvihnutej pôvodným akcentovaním hlavnej fasády skladu otočenej k ploche prístavného bazéna. Funkcionalizmus je taktiež viditeľný v type použitých pásových aj kruhových okien. Pri sklade bola použitá unikátna konštrukcia spájajúca prízemie s hribovými stropmi s podlažím s rámovou konštrukciou nesúcou ľahkú strechu s technologickou nadstavbou, v čom môžeme vidieť pokrok v projektovaní prístavných skladov.

Lodný výťah²⁶

Lodný výťah bol vybudovaný medzi rokmi 1935 – 1940 nemeckou stavebnou spoločnosťou Hitzler Regensburg. Slúžil na vyťahovanie lodí na breh pri ich oprave a údržbe. Loď bola naložená na vozíky, ktoré jazdia po sklonených dráhach, pričom dráhy začínajú pod vodou a končia na suchu. V začiatkovej a konečnej časti dráhy sú lode vo vodorovnej polohe. Vozíky majú po štyri páry kolies. Výťah má elektrický pohon, pričom pri posune vozíka je lano navíjané na jeden dlhý hriadeľ. Lodný výťah bol funkčne prepojený s lodnou dielňou.

Lodný výťah získal štatút pamiatky 12. 2. 2015. Bol podstatnou

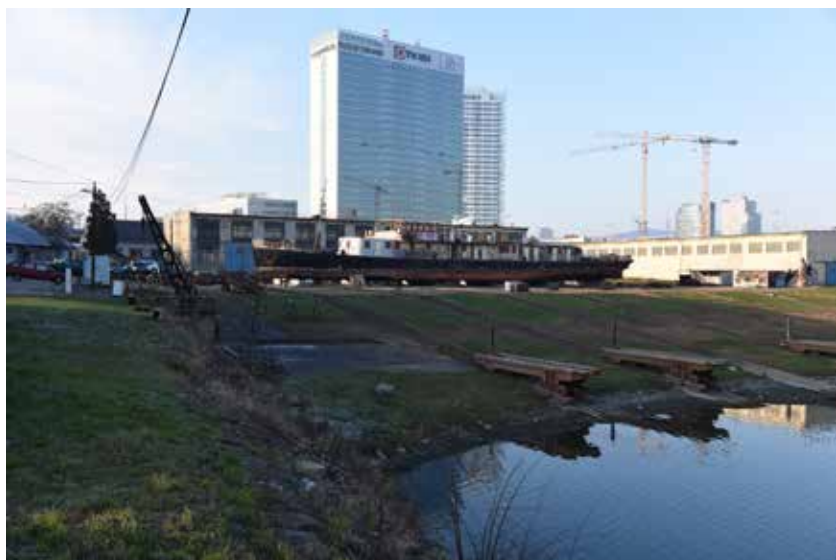
22 SNA, f. KU-VS, šk. 683 a f. PPÚ šk. 49.

23 SNA, f. KU-VS, šk. 640.

24 SNA, f. PPÚ, šk. 129.

25 SNA, f. PT, šk. 162: *Prístav v Bratislave. znovuvybudovanie prístavu*. Plánek k zápisnici z porady 22. 1. 1946.

26 KALOVÁ, Petra: *Návrh na vyhlásenie nehnuteľnej veci za národnú kultúrnu pamiatku. PO Lodný výťah*. 2014.



Lodný výťah, remorkér Šturec a lodná dielňa
Zdroj: Bartošíková Tereza

časťou bratislavského prístavu, keďže jeho funkciou bolo vyzdvihovať lode na breh pri ich oprave a údržbe. Napriek 2. svetovej vojne a bombardovaniu ostal nepoškodený a zachoval si svoju funkčnosť dodnes.

Lodná dielňa²⁷

Lodná dielňa bola postavená medzi rokmi 1943 – 1944 na mieste pôvodnej obytnej kolónie. Dielňa bola zasiahnutá bombardovaním v júni v roku 1944. Po zásahu ostala stáť len nosná rámová železobetónová konštrukcia. Po vojne dielňu opravili do pôvodného stavu a opäť sa aktívne využívala. Pôvodný obdĺžnikový pôdorys bol neskôr (približne po

roku 1947) rozšírený o ďalšie reb-
rá konštrukcie, pričom sa vytvoril
menší priestor strojovne. Lodná
dielňa predstavuje v rámci typoló-
gie priemyselnej architektúry halu
na obdĺžnikovom pôdoryse s plo-
chým zastrešením. Dôležitým prv-
kom dielne bol plošinový žeriav
(dodnes zachovaný) s nosnosťou
2 500 kg, ktorým sa v dielni mani-
pulovalo s ťažkými súčastami lodí.
Rozpon dráhy žeriavu je po celej
šírke dielne a jeho jazdná dráha
takmer po celej jej dĺžke.

Lodná dielňa sa stala pamiatkou 12. februára 2015. Je súčasťou lodenice v Zimnom prístave, v ktorej lode zimovali vo vybudovaných bazénoch a boli tak chránené pred mrazmi. Dielne mali dôležitú úlohu pri údržbe lodí, pri opravách či montovaní a demontovaní, najmä v zimných

²⁷ KALOVÁ, Petra: *Návrh na vyhlásenie nehnuteľnej veci za národnú kultúrnu pamiatku. PO Lodná dielňa. 2014.*

mesiacoch. Spolu so zachovaným lodným výťahom tvoria jeden kompatibilný celok.

Dom lodníkov²⁸

Starý dom lodníkov pôvodne slúžil ako ubytovací dom pre členov lodných posádok. Objekt vznikol v jedinej stavebnej etape v rokoch

Budova utrpela škody počas bombardovania rafinérie Apollo 16. júna 1944, no po vojne bola opravená. V neskorších obdobiach boli na objekte vykonané len nepatrné zmeny.

Starý dom lodníkov získal pamiatkovú ochranu 20. mája 2008. Je príkladom úžitkovej funkcionalistickej architektúry. Dom ako celok



Dom lodníkov
Zdroj: Bartošiková Tereza

1940 – 1942 za účelom vybudovať priestory na krátke, resp. strednodobé ubytovanie a stravovanie členov lodných posádok. Stavebníkom objektu bola Slovenská Dunajplavba, účastinná spoločnosť. Projekt stavby vypracoval bratislavský architekt Július Lehocký a realizovala ho stavebná firma Bohumíra a Martina Zaťkovicov.

je výsledkom uceleného architektonického názoru a konceptu. Bol postavený so zaoblením bočných fasád, plastickým akcentovaním priestoru schodiska na južnej nábrežnej fasáde, prevýšením centrálnej časti stavby v úrovni piateho nadzemného podlažia a vytvorením vyhlídkovej veže v osovej časti objektu. Pri jeho vonkajšej podobe sú jasné nautické inšpirácie autora.

28 KOWALSKI, Tomáš: *Návrh na vyhlásenie nehnuteľnej veci za národnú kultúrnu pamiatku*. 2007.

Remorkér Šturec²⁹

Dvojmotorový vlečný remorkér Šturec bol skonštruovaný a uvedený do plavby v komárňanských lodeniciach v roku 1937. Pôvodne išlo o tankovú loď Štúr. Počas bombardovania bratislavskej naftovej rafinérie Apollo 16. júla 1944 bola loď potopená. Po skončení vojny bola loď vytiahnutá a v rokoch 1951 – 1952 zrekonštruovaná v komárňanských lodeniciach. Po oprave bola tanková loď preznačená na remorkér a premenovaná na vlečný remorkér Šturec. Po vyradení z prevádzky bola loď odpredaná podniku Povodie Dunaja, ktorý jednu z jej častí využíval ako sklad elektrického materiálu. Vyradený riečny vlečný remorkér ŠTUREC je cenným a ojedinelým objektom svojho druhu, nakoľko ide o najstaršiu zachovanú loď na Slovensku s bohatou a pohnutou históriou. Momentálne prebieha jeho rekonštrukcia pre muzeálne účely.

Žeriavy č. 15 a č. 16³⁰

V 30. rokoch bola hlavným dodávateľom žeriavov pre prístav spoločnosť Českomoravská Kolben-Daňek Praha. Tá dodala žeriavy aj k skladom č. 14 a č. 15. Išlo o portálové žeriavy s výložníkom a drapákom na nakladanie tovaru. Konštrukcia žeriavov bola oceľová

priehradová.³¹ Počas druhej svetovej vojny bolo niekoľko žeriavov poškodených a zničených. Bombardovaním boli poškodené aj žeriavy č. 15 a č. 16 na severnej hrane severného bazéna.³² V roku 1946 sa ich rozhodli nahradiť a doplniť rovnakými žeriavmi od spoločnosti Českomoravská Kolben-Daňek, keďže Škodove závody ani Vítkovice nevedeli obstaráť žeriavy dostatočne rýchlo.³³ V 70. rokoch boli žeriavy na prístavnej hrane pred skladom č. 14 vymenené za novšie od spoločnosti Královopolská strojírna Brno. Konštrukčne išlo o rovnaký typ žeriavu, neboli však stavané z priehradových dielov. Portálové žeriavy dodané v tomto období mali nosnosť 5 ton, na rozdiel od pôvodných štvortonových žeriavov. Žeriavy č. 15 a č. 16, ktoré sú predmetom návrhu na vyhlásenie, boli postavené v 70. rokoch 20. storočia spoločnosťou Královopolská strojírna Brno. Následne boli čiastočne zmodernizované, aby spĺňali novšie normy a žeriav č. 15 bol natretý náterom modrej farby. Prístavné žeriavy č. 15 a 16 získali pamiatkovú ochranu ako hnutelné národné kultúrne pamiatky 2. septembra 2019 a sú hmotným dokladom funkcie zimného prístavu ako obchodného prístavu. Dokladajú zachovanú technologickú nadväznosť: prístavný

29 BOHNSKÝ, Juraj: *Návrh na vyhlásenie hnutelnej veci za národnú kultúrnu pamiatku*. 2011.

30 BARTOŠÍKOVÁ, Tereza: *Návrh na vyhlásenie hnutelnej veci za národnú kultúrnu pamiatku. PO žeriavy*. 2017.

31 SNA, f. KU-VS, šk. 130: *Plány na 4t žeriav pred skladiskom č. 15 z roku 1933 od spoločnosti Českomoravská-Kolben-Daňek*.

32 SNA, f. PT, šk. 162: *Záznam z porady na ministerstve dopravy 12. 10. 1945*.

33 SNA, f. PT, šk. 176: *Žeriav pri sklade č. 14 podľa plánov Českomoravská Kolben-Daňek z roku 1946*.



Žeriav

Zdroj: Bartošiková Tereza

bazén - prekladacie zariadenie - sklad/vagón. Sú najstaršími identifikovanými prekladacími zariadeniami v bratislavskom prístave. Žeriavy spoluvytvárajú atmosféru a charakteristický obraz prístavu.

Sú dominantným prvkom v panoráme prístavnej hrany. Svojou konštrukciou nadväzujú na predchádzajúci typ žeriavov používaný v bratislavskom prístave od 30. rokov 20. storočia.

Zimný prístav Bratislava a jeho význam pre potreby armády

Pavol Škorvánek

Zimný prístav v Bratislave už od dôb svojho vzniku (začiatok výstavby v roku 1897) slúžil nielen pre potreby civilnej lodnej dopravy, ale vďaka svojej strategickej polohe aj armáde. Na jednej strane tu kotvili vojenské plavidlá, vykonávala sa ich údržba a mala tu svoje sídlo technicko-prevádzková zložka armády (doprava, logistika). Na strane druhej to bol priestor pre výcvik a tréning jednotlivých armádnych zložiek (ženijné vojsko, výcvik pechoty a námorníkov). Každá epocha zanechala v areáli prístavu svoje stopy v podobe vybudovaných prv-

kov a zariadení. Vzhľadom na fakt, že areál prístavu je v nepretržitej prevádzke od doby svojho vzniku a doposiaľ neprebehla jeho rozsiahlejšia rekonštrukcia, je možné priamo na mieste pozorovať jednotlivé prvky, ktoré sa dochovali.

Obdobie rakúsko-uhorskej monarchie (1890 – 1918)

Areál prístavu slúžil pred vypuknutím „Veľkej vojny“ (1900 – 1914) okrem lodnej dopravy tiež pre potreby a výcvik k. u. k. Pionier Bataillonu Nr. 1 (ženisti).

Známa je tragická udalosť zo





Pamätník obetiam výbuchu míny
Zdroj: archiv Pavol Škorvánek

4. 9. 1909, keď pri výcviku posádky na pravom brehu Dunaja (priestor medzi dnešnými mostami SNP a Lanfranconi) došlo k výbuchu ženijnej míny a priamo na mieste zahynuli traja príslušníci práporu (Karl Hofer, Karl Szedlmayer a Stefan Kovacs).

Jednotlivé cvičenia práporu prebiehali priamo v prístave (viazanie a kotvenie člnov, stavba pomocných konštrukcií, manipulácia s cvičnou aj ostrou muníciou, kladenie mín), no taktiež v priestore medzi hrádzou prístavu a lokalitou Lido na pravom brehu rieky (stavba pontónových mostov a ženijných lanoviek). Prístav bol zároveň jedným zo sídel Cisársko-kráľovského vojnového námorníctva – k. u. k. Kriegsmarine, pričom priamo v Bratislave kotvilo na svojich misiách niekoľko riečnych monitorov a delových člnov.

Krátko po vypuknutí vojnového konfliktu v lete 1914 sa areál prístavu stal súčasťou tzv. Škorovej obrannej línie mesta – delostreleckej obrany mesta v dĺžke cca 50

km podľa plánov ženijného inžiniera gen. Františka Škvora (* 2. 2. 1868 Čáslav – † 23. 6. 1941 Praha). V medzivojnovom období (1925 – 1932) sa stal zemským vojenským



Generál František Škovr
Zdroj: archiv Pavol Škorvánek

veliteľom v Bratislave. Neskôr ho vo funkcii vystriedal gen. Josef Šnejdárek. S výstavbou obranného prstenca sa začalo ešte v lete



Delostrelecká obranná línia
Zdroj: archív Pavol Skorvánek

1914 a priamo v areáli prístavu (v priestore vjazdu do jeho dnešnej novej časti Pálenisko) bol vybudovaný delostrelecký palpost – Unterstand, ako priama ochrana prístavu a plavidiel Cisársko-kráľovského vojnového námorníctva, prevažne riečnych monitorov triedy Kőrös a Wels. Palpost bol tvorený polozapusteným betónovým objektom – Unterstand, ktorý slúžil ako úkryt pre mužstvo a sklad delostreleckej munície, a tiež poľnými delostreleckými postavenia-

mi v južnej časti Zimného prístavu a na hrádzi južného bazénu.

Obdobie 1. ČSR (1918 – 1938)

Neuznanie hraníc novovzniknutého Československa z roku 1918 malo za následok útoky maďarského vojska na južné územia Slovenska (v Bratislave to bola oblasť dnešnej Petržalky), na ktoré si Maďari robili nároky. V reakcii na to československý štát začiatkom

roku 1919 nasadil čs. légie a pluky Stráže slobody do boja o obsadené a zabraté územia. Významnou osobnosťou oslobodzovacích bojov sa stal bývalý legionár – generál Josef Šnejdárek. V Bratislave sa tieto ozbrojené stretnutia odohrávali na ľavom brehu Dunaja, a to v priestore zhlavia Starého mosta (v tej dobe Štefánikov most) a Zimného prístavu. Z dochovaných správ je zrejmé, že šlo hlavne o prestrelky medzi jednotlivými vojenskými jednotkami, nasadené však bolo i delostrelectvo a použili sa aj protilodné míny.

V medzivojnovom období, po stabilizovaní geopolitickej situácie v stredoeurópskom priestore,

slúžil areál Zimného prístavu rovnako ako za čias rakúsko-uhorskej monarchie pre potreby armády. Bol využívaný ako cvičisko Ženijného pluku č. 4, ktorý sídlil v Bratislave, ale aj ako kotvisko a prístav novovzniknutého československého vojnového loďstva. Každoročne sa uskutočňovali celoploškové cvičenia na Dunaji (za účasti Ž.P. 1,2,3 a pomocných rôt pechoty i delostrelectva), a to priamo v prístave a tiež v priestore „Lanfranci“. Precvičovala sa stavba provizórnych a pontónových mostov, žienijných lanoviek, nácvik kladenia mín a deštrukcie plavidiel, kladenie sietí a prekážok proti pla-



Pamätná tabuľa na mýtnom domčeku na staromestskom brehu Dunaja
Zdroj: archív Pavoľ Škorvánek

vidlám a nácvik deštrukcie mostných konštrukcií.

Prístav bol tiež domovom československej riečnej flotily (delových, hliadkových, mínových člnov i najväčšej lode československého vojnového loďstva – riečneho monitoru *President Masaryk*, neskôr po roku 1939 pod nemeckou vlajkou ako *Bechelaren*, ktorý bol na vodu slávnostne spustený 19. 10.

1930. Jeho úlohou bolo za pomoci delových a mínových člnov strážiť južnú hranicu Slovenska, prebiehajúcu stredom toku Dunaja). Priamo v Bratislave, v areáli prístavu, sa riešila údržba a drobné opravy plavidiel aj ich prezbrojovanie. Hlavné opravy, montáž nových plavidiel, ako aj prestavba plavidiel sa vykonávali v prístave *Komárňanských lodeníc*.



Riečny monitor *President Masaryk* pri slávnostnom spustení na vodu
Zdroj: archív Pavol Škorvánek



Ženíjný pluk č. 4, Bratislava cca 1930
Zdroj: archív Pavol Škorvánek



Ženíjny pluk 2 – cvičenie v Bratislave 1934
Zdroj: archív Pavol Škorvánek



Plavidlá čs. vojnového loďstva v prístave Bratislave cca 1934
Zdroj: archív Pavol Škorvánek



Riečny monitor President
Masaryk
Zdroj: archív Pavol Škorvánek

Obdobie Slovenského štátu (1939 – 1945)

Po vyhlásení autonómie na jeseň 1938 (po júli 1939 Slovenská republika) slúžil prístav prioritne pre potreby nemeckej armády. Jednak ako dopravný uzol a technické zázemie (keďže lodenice v Komárne boli obsadené Maďarmi) a jednak ako sídlo pobočky Kriegsmarine. Vojenské plavidlá sa tu opravovali a robila sa na nich priebežná údržba, taktiež sa tu vyzbrojovali pred cestou na jednotlivé misie. Z nemeckých lodných denníkov a kníh vieme, že od jesene 1943 až do leta 1944 sa tu vyskytlo aj niekoľko U-Bootov, ktoré plávali zo stredomoria cez Bospor a Dardanely do Čierneho mora. Plavili sa proti prúdu Dunaja do Bratislavy ako hladinové plavidlá, kde boli kompletne odzbrojené a odľahčené a pokračovali ďalej do viedenských prístavov a lodeníc na opravu. Cestou späť im boli doplnené pohonné hmoty, nanovo ich vyzbrojili a pripravili na plavbu dole prúdom Dunaja. Z tohto pomerne krátkeho obdobia sa v areáli prístavu dochovalo niekoľko torpéd, ktoré mali byť použité jednak ako výzbroj pre ďalšie plavidlá, ale tiež ako podvodné nálože na ochranu prístavu a mesta.

Dňa 16. 6. 1944 sa uskutočnil prvý zo série ničivých náletov na mesto, pričom jeho hlavným cieľom bola rafinéria APOLLO (v tesnom susedstve prístavu) a strategické dopravné uzly – prístav a železničné prekladisko Východné (Rendez). Nálet spojeneckých vojsk mal fatálne následky na prevádzku prístavu. Niekoľko desiatok pla-

vidiel (medzi nimi aj britský parník BOON, prestavaný na kaviareň, ktorý v rokoch 1939 – 1940 slúžil ako konšpiračný byt anglickej tajnej služby Secret Service pod vedením anglického konzula Paresa a Mr. Harveyeho) bolo poškodených a potopených. Rovnako bola poškodená a zničená cestná a železničná infraštruktúra a tiež zariadenie a objekty prístavu.

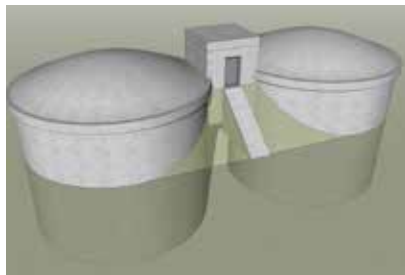


Propagačný leták 1944
Zdroj: archív Pavol Škorvánek

Po ústupe nemeckých vojsk z východného frontu smerom na západ bola v decembri 1944 Bratislava vyhlásená za totálnu pevnosť – *Festung Pressburg*. Okrem zvýšeného počtu nemeckých vojsk prebiehala aj výstavba opevňovacích prvkov a palpostov a zaminované boli dôležité úseky a mestské bloky, ktoré v prípa-



Fortifikačné prvky obranných stavieb ako reakcia na bombardovanie 16. 6. 1944
Zdroj: archív Pavol Škorvánek



Vodojem v Klingerovej kolónii (Čipkárska – Gusevova – Mlynské nivy – Alešova)
Zdroj: archív Pavol Škorvánek



Opevnená prečerpávací nádrž
Zdroj: archív Pavol Škorvánek

už nemali takú intenzitu a rozsah ako primárny útok. Taktiež cieľe bombardovania sa rozšírili na iné oblasti. Treba však dodať, že okrem klasického bombardovania pozemných cieľov sa britské letectvo zameralo aj na kladenie protilodných mín priamo do Dunaja, ktoré mali zamedziť plavbe vojenských konvojov. Míny, ktoré

neexplodovali, boli neskôr pozbierané a zneškodnené. Podľa dochovaných správ a svedectiev však ostali na dne rieky cca 3 ks aktívnych mín, ktoré uviazli v podloží. V dňoch 2. – 4. 4. 1945 došlo k oslobodzovacím bojom o mesto za účasti 2. ukrajinského frontu a Dunajskej flotily. Jedným z dôležitých cieľov bol aj Zimný prístav,

prícom na jeho území a v blízkom okolí došlo k výrazným bojovým stretom medzi oddielmi Wehrmachtu a zväzkami ČA/RKKA. Z tohto krátkeho, ale intenzívneho stretu sa však nedochovali žiadne viditeľné prvky. Neskôr bol na pripomienku bojov vztýčený malý pamätník lodníkom a pracovníkom prístavu, ktorí padli v protifašistickom odboji a pri bombardovaní mesta. Nachádza sa na brehu, pred budovou Dopravného úradu.



Pamätník padlých
Zdroj: archív Pavol Škorvánek

Obdobie ČSR / ČSFR (1945 - 1993)

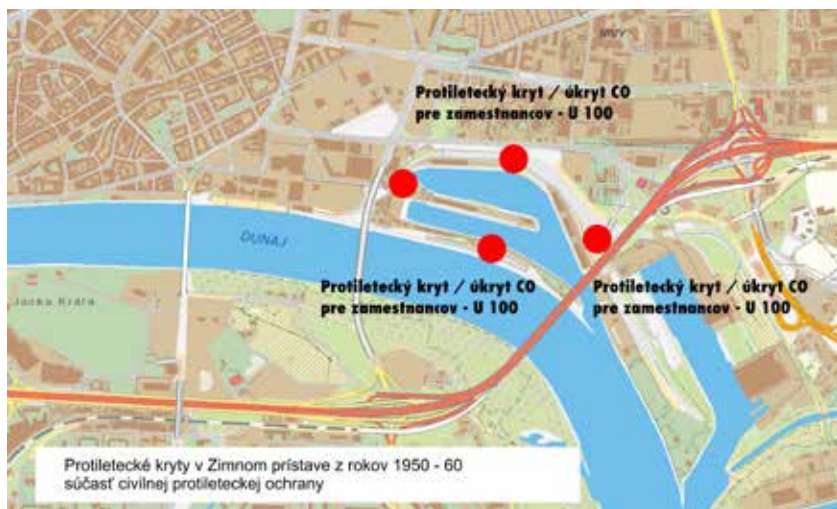
Povojnové roky oslobodeného štátu sa niesli v duchu obnovy a „veľkého upratovania“. Je známe, že do prác na odstránení následkov vojny bolo zapojené aj civilné obyvateľstvo a mnohé práce sa vykonávali živelne a nekoordinovane, bez dodržiavania bezpečnostných predpisov. Bolo to v snahe urýchliť proces obnovy mesta. V areáli prístavu a zničenej rafinérie sa našlo množstvo nevybuchutej munície, ktorú z dôvodu nedostatku času a kapacít jednoducho zneškodnili

tak, že bola hádzaná do vôd poškodených bazénov, resp. priamo do toku Dunaja. V tomto období boli do prístavu vrátené aj viaceré zajaté plavidlá (medzi nimi aj prezident Masaryk/Bechelaren zajatý v roku 1945 v Melku), ktoré čakali na odzbrojenie i na rekonštrukciu, resp. vyradenie. Súčasne prebiehali čistiace a sanačné práce na hlavnom toku Dunaja z dôvodu obnovy a opätovného sprevádzkovania plavebnej dráhy.

Toto obdobie sa nieslo v znamení progresu a budovania štátu. Prístav sa stal dôležitou súčasťou vodnej cesty. Budovali sa nové prevádzkové objekty a prístav sa rozšíril o nové bazény v lokalite Pálenisko a Lodenica. Areál pôvodného prístavu sa stal akýmsi skladiskom plavidiel, pričom minimum pozornosti sa venovalo pozostatkom po vojenskej činnosti. Z dochovaných dokumentov je známe, že pri vyťahovaní niektorých plavidiel bolo vytiahnuté aj značné množstvo munície, ktorá bola následne odborne zlikvidovaná.

V areáli prístavu boli tiež vybudované 4 protiletECKÉ kryty (3 štolové typu U-100 s triedou odolnosti 5 a jeden veliteľský objekt), v súčasnosti sú vyradené z evidencie a po povodniach v roku 2013 chátrajú.

Zmena režimu po roku 1989 priniesla aj zmeny v spoločnosti. Jedným z následkov bol aj odsun okupačných sovietskych vojsk naplánovaný na roky 1991 - 1992. Zvoľnenie režimu a možnosť cestovania za hranice bývalého komunistického bloku neušla pozornosti sovietskych vojakov, ktorí



Rozmiestnenie protiletectvéch a CO krytov v areáli prístavu
Zdroj: archív Pavol Škorvánek



Veliteľský CO kryt v areáli prístavu
Zdroj: archív Pavol Škorvánek

v snahe zaistiť si lepší život začali nekontrolovane obchodovať s vojenským materiálom určeným na návrat do Ruska. Munícia a výzbroj, ktorú sa nepodarilo zobchodovať, skončila tak, ako to bolo pre sovietskych vojakov bežné. Niekoľko nákladných áut naložených pechotným strelivom a výzbrojou sa na sklonku roku

1991 ocitlo v areáli prístavu a celý náklad bol nahádzaný prevažne do severného bazéna.

Po rozdelení a rozpade ČSFR došlo k transformácii a reštrukturalizácii prístavu, pričom doposiaľ nebola urobená dokumentácia a mapovanie pozostatkov na dne prístavu. Predpokladá sa, že pri dokumentačných a sanačných prácach bude z vôd bazénov vylovených niekoľko ton rôznej munície v rôznom štádiu rozkladu. Preto je nesmierne dôležité podrobné zmapovanie a analýza reliktovej a následné vypracovanie plánu na ich bezpečnú likvidáciu. Vzhľadom na charakter vyššie popísaných udalostí a pozostatkov je potrebné postupovať opatrne a dôsledne – riziko spojené s náhodnou explóziou je vysoké a mohlo by spôsobiť fatálne poškodenie prístavu i okolitých stavieb.



Stolový CO kryt U-100 v areáli prístavu
Zdroj: archív Pavol Škorvánek

<https://www.mapotic.com/moderne-fortifikacie-na-slovensku-modern-fortifications-in-slovakia>

<https://www.mapotic.com/protiletecke-ukryty-z-rokov-1940-45-na-uzemi-bratislavy>

<https://www.mapotic.com/vojenske-pamatniky-military-monuments>

<https://www.bunkre.info/>

<https://www.facebook.com/Bunkre>

Návrh Múzea vodnej dopravy v Bratislave – Zimnom prístave

Ľuboš Kačírek

Múzeum dopravy v Bratislave, ako organizačná zložka Slovenského technického múzea so sídlom v Košiciach, sa od svojho založenia v roku 1999 zameriava na históriu dopravy na území Slovenska. V počiatkoch sa dokumentácia a prezentácia zameriavala na cestnú a železničnú dopravu.¹ Od roku 2014, po získaní remorkéru Šturec do fondu STM, sa pozornosť začala sústreďovať aj na oblasť vodnej dopravy.² Výsledkom zbierkotvornej, vedeckovýskumnej a prezentačnej činnosti STM-MD je viacero výstav, naposledy výstava „100 rokov lodiarstva na Slovensku“ (2018), ktorá aj získala cenu časopisu *Pamiatky a múzeá*. Aktuálne múzeum sprístupnilo výstavu k storočnici spoločnosti Dunajplavba, ktorej právnym nástupcom je súčasná spoločnosť Slovenská plavba a prístavy. Logickým završením zbierkotvornej činnosti je sprístupnenie špecializovanej expozície, ktorá má ambíciu dokumentovať a prezentovať históriu dopravy na vodných tokoch na území Slovenska, s dôrazom najmä na slovenský úsek Dunaja a ďalšie splavné rieky (Mo-

rava, Váh a jeho prítoky Kysuca a Orava, Hron, Poprad a Dunajec), stavbu a opravu lodí, činnosť prístavov, výstavbu a údržbu vodných ciest. V oblasti prezentácie plánujeme sprístupniť verejnosti špecializovanú múzejnú expozíciu v rámci Slovenského technického múzea – Múzea dopravy v Bratislave (STM-MD), ktorej súčasťou má byť aj open-air expozícia prezentujúca jednotlivé plavidlá – v súčasnosti sú zbierkovými predmetmi remorkér Šturec a remorkér Zvolen, aktuálne sa pripravuje bezodplatný prevod meteoru Bratislava od SPaP-LOD, a. s.³



Remorkér Šturec, 2022
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzea dopravy

- 1 Text je výsledkom projektu VEGA č. 1/0689/22 *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia*. Bližšie napríklad: <https://stm-ke.sk/sk/pobočky/muzeum-dopravy-v-bratislave/zakladne-informacie>; MARÁKY, Peter: Dopravné múzejníctvo – stav, potreby a možnosti. In: *Múzeum*, 2014, roč. 60, č. 3, s. 6 – 8. Na dokumentáciu letectva sa osobitne zameriava STM-Múzeum letectva v Košiciach.
- 2 Kurátorom vodnej a železničnej dopravy je od roku 2015 Mgr. Martin Goduš.
- 3 Text tiež spracúva podklady pripravené pracovníkmi múzea a podporovateľmi založenia múzejnej expozície zo strany odbornej verejnosti.



Remorkér Šturec, 2022

Zdroj: Fotoarchív STM-Múzea dopravy



Meteor V „Bratislava“ okolo r. 2019

Zdroj: Facebook/Aktívna iniciatíva/www.fleetmon.com (prevzaté z: <https://www.bratislavskenoviny.sk/aktuality/70980-cocaka-vyletne-lode-meteor>)

Založením múzejnej expozície STM vyplíňa STM-MD dlh oproti iným podunajským hlavným mestám ako Viedeň, Budapešť či Belehrad, kde sa takéto špecializované expozície nachádzajú už desaťročia. Veľkou inšpiráciou sú pre nás expozície vodnej dopravy v Hamburgu, Londýne či Liverpoole. Na naplnenie tohto úsilia je nutná synergia viacerých inštitúcií – okrem zriaďovateľa STM Ministerstva kultúry SR a profesijne najbližšej vládnej inštitúcie Ministerstva dopravy a výstavby SR, správcu štátnych pozemkov Verejných prístavov, a. s., majiteľa nehnuteľností a infraštruktúry v priestore plánovaného múzea Slovenskej plavby a prístavov, a. s. a samosprávnych inštitúcií Hlavného mesta SR Bratislavy⁴ a Bratislavského samosprávneho kraja. Nemôžeme zabudnúť ani na profesijné a záujmové organizácie zamerané na túto oblasť: Slovenský plavebný kongres, Klub ochrany

technických pamiatok, o. z. či o. z. Lodníci SK.

Nami predkladaný návrh nie je prvý. Počiatočné úsilie o založenie múzea, resp. špecializovanej expozície dokumentujúcej túto históriu, siahajú do konca 80. rokov 20. storočia, ak nepočítame skoršie pokusy z 30. a 40. rokov 20. storočia. Dnešné Múzeum mesta Bratislavy (vtedy Mestské múzeum v Bratislave) v Bratislave sa od začiatku 30. rokov zameriaval aj na dokumentáciu vodnej dopravy na bratislavskom úseku Dunaja vyhotovovaním modelov lodí z minulosti i vtedajšej prítomnosti. Na začiatku 60. rokov sa lodníci usilovali vytvoriť podnikové múzeum plavebného podniku ČSPD z vyradeného parného remorkéra Orava. Plavidlo definitívne vyradili v roku 1965 z prevádzky a v roku 1970 slúžilo ako pomocné podporné teleso pri stavbe Mosta SNP a následne bolo zošrotované.⁵

⁴ V roku 2020 uzavrelo STM a mesto Bratislava memorandum o spolupráci.

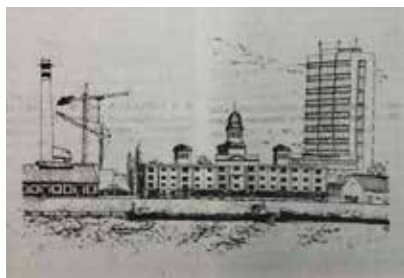
⁵ Remorkér bol postavený v roku 1916 v Rezne s pôvodným názvom Magyarországh. V roku 1922 ho kúpilo Československo a premenovalo na Svatopluk, od roku 1945 mal názov Orava. In: BOHUNSKÝ, Juraj – PUHA, Karol: *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava: Slovart, 2012, s. 30 – 35.

1988: Pokus prvý – Sklad č. 7

Pri listovaní dnes už zaniknutého časopisu *Technické noviny* z roku 1988 vzbudil odborný záujem článok od Jiřího Kubáčka a Kamila Procházku s názvom *Budeme mať Slovenské národné technické múzeum?* Tento nie veľmi šťastne nazvaný článok reagoval na úlohu Ústrednej správy múzeí a galérií (USMaG) „*Slovenské technické múzeum v Bratislave*“ vypracovanej architektmi Vladimírom Husákom a Miroslavom Frecerom. Zámerom autorov príspevku bolo podnietiť diskusiu o dokumentácii technického dedičstva Bratislavy („*dejiny priemyslu a technických odvetví*“), osobitne lodnej, resp. vodnej dopravy na Dunaji a prístupnenie expozície v Sklade ČSPD č. 7.

Svoj názor vysvetľujú takto: „*Objekt tvorí tradičnú súčasť bratislavskej siluety, navyše organicky spätý s Dunajom, hlavným formujúcim prvkom mesta, a spätý s lodnou dopravou, ktorá historicky silne formovala ráz tohto dunajského mesta.*“ A ďalej dopĺňajú, že práve vodná doprava „*by bola aj vari najsilnejšou výstavnou komoditou múzea*“. Podľa autorov tak „*na-skytuje sa tu možnosť prirodzene využiť prostredie nábrežia pre veľkorozmerné exponáty – lode a príslušné zariadenia*“.⁶ Nábrežie pred budovou skladu by zároveň slúžilo aj ako verejný prístav. Otvorenie

múzea malo byť súčasťou osláv 700. výročia udelenia mestských práv Bratislave v roku 1991. Budova skladu bola v roku 1986 vyhlásená za národnú kultúrnu pamiatku (ďalej NKP, č. BA-N 828/1986) a v tom čase ju využívalo SND ako zariadenie staveniska novej budovy divadla, ktoré malo byť verejnosti sprístupnené v roku 1992. Autori príspevku navrhovali, aby múzeum – reálne expozícia – bolo buď organizačnou zložkou STM v Košiciach, Múzea mesta Bratislavy, alebo SNM-Historického múzea – tento tretí návrh autori preferovali.



Sklad č. 7, kresba z roku 1988. In: *Technické noviny*, roč. 36, 1988, č. 52, s. 21.

Tento príspevok vzbudil pomerne živú diskusiu podporovateľov i odporcov návrhu. K podporovateľom múzea patrili napríklad kpt. Peter Majerník, ktorý na múzejné účely navrhoval okrem expozičnej časti v sklade aj **riečno-morskú motorovú nákladnú loď Bojnice**, ktorú vyradili z lodnej prevádzky v roku 1987.⁷ Nesúhlasný názor

6 KUBÁČEK, Juraj – POCHÁZKA, Kamil: Budeme mať Slovenské národné technické múzeum? In: *Technické noviny* (ďalej TN), 1988, roč. 36, č. 52, s. 21. Čiernym zvýraznil L. K.

7 MAJERNÍK, Peter: Slovenské národné technické múzeum pre Bratislavu. In: TN, 1989, roč. 37, č. 8, s. 15.

vyslovil Michal Bencur z Košíc – budovu skladu označil za „starú nepotrebnú barabizňu“ a upozornil na financie a nutné náklady na adaptáciu priestorov. „Nakoľko viem, tak všetky múzeá akéhokoľvek zamerania a úrovne sú stále na námestiach, hlavných uliciach a ich budovy sú zväčša dominantnými stavbami daného priestoru.“ Odznel tu aj argument, že snaha o založenie múzea je „riešenie prebytku neužitočných pracovných síl v Bratislave. Úradník sa všade uplatní, tak prečo nie v múzeu?“ Napokon navrhoval, aby sa názov STM so sídlom v Košiciach doplnil o pojem „národné“ a aby sa v sklade zriadilo detašované pracovisko STM, čo nebolo v rozpore s predstavou autorov.⁸

V *Technických novinách* môžeme zachytiť ešte jednu diskusiu o múzeu s mixom podporných i kritizujúcich názorov. Podporu vyslovili aj zástupcovia vládnych a lokálnych inštitúcií: Ing. Teodor Pastierik, riaditeľ Národohospodárskeho úradu Úrady vlády SSR, PhDr. Tatiana Lampertová, vedúca odboru kultúry NV Bratislava, ktorá zároveň upozornila na kompetenciu MK SSR. Prof. Anton Blažej, vtedajší rektor SVŠT, upozornil, že on ešte koncom 70. rokov bezvýsledne inicioval založenie takejto múzejnej expozície. Proti sa, paradoxne, vyslovil Jozef Kot, riaditeľ odboru osvetu a kultúrno-výchovnej

činnosti MK SSR, a to slovami, že vzhľadom na existenciu STM „*nie je únosné ani racionálne budovať ďalšie takto profilované múzeum*“, aj keď budova sa mala využívať v rámci rezortu kultúry. Z podporných listov môžeme uviesť Igora Mártona z Bratislavy, ktorý navrhol, aby súčasťou navrhovaného SNTM bola aj „*stanica konskej železnice, ale aj zrekonštruované parné rušne a celá história železníc na Slovensku*“, i veteranistu z Piešťan Vojtecha Anderleho a Jána Bartoša z Prievidze, ktorý, o. i., zbieral a uchovával banskú a dopravnú techniku.⁹

Riešenie problému tak napokon išlo do stratena. Zmena režimu v roku 1989 upriamila pozornosť obyvateľov na iné problémy a samotné *Technické noviny* tiež zanikli v prúde spoločenských zmien.

1999: Pokus druhý: remorkér Kriváň

Reálne kontúry mala dokumentácia vodnej dopravy získať založením Lodného múzea na remorkéri Kriváň.¹⁰ Remorkér bol postavený v roku 1954 v Lodeniciach Komárno.¹¹ V roku 1999 ho získalo za jednu korunu OZ West a OZ Devínska brána od pôvodného majiteľa Slovenskej plavby a prístavov a medzi podmienkami odpredaja bol aj vznik múzea.¹² Múzeum tak malo spájať *genius loci* plavidla

8 BENCUR, Michal: Vidím v tom neseriózný útok na STM v Košiciach. In: *TN*, 1989, roč. 37, č. 8, s. 15.

9 Bude? Nebude? (Slovenské národné technické múzeum): In: *TN*, 1989, roč. 37, č. 15, s. 9.

10 O lodi Kriváň a snahe využiť ho na múzejné účely natočila STV dokumentárny film ešte v roku 1990. Dostupné na: <https://www.youtube.com/watch?v=BaYzjJBVslo>

11 BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila*, s. 88 – 91.

12 <https://www.sme.sk/c/2187368/remorker-krivan-predali-za-korunu.html> [cit. 5. 9. 2022]

s expozíciou prezentujúcou dejiny lodnej dopravy na Dunaji. Oficiálne bolo múzeum sprístupnené 1. mája 2001 za osobnej účasti vtedajšieho primátora Bratislavy, ktorý aj osobne loď pokrstil. Ako sa ukázalo, bolo zlým znamením, že „*fľašu sa mu nepodarilo rozbiť ani na druhý pokus, a tak pri treťom už vystreklo samé*“.¹³

Loď sa však prevažne využívala ako reštaurácia a oficiálne tu nikdy nebolo registrované múzeum. Ako sa neskôr ukázalo, založenie „múzea“ bolo len zásterkou na ekonomický prospech a primárny záujem prevádzkovateľov bol využívať plavidlo na organizovanie spoločenských podujatí. V roku 2010 bolo plavidlo prestavané a nezvratne boli zničené jeho pamiatkové hodnoty. Keďže nebolo evidované v zozname národných kultúrnych pamiatok, jeho majitelia neutrpeli žiadny finančný poštieh a pre bývalých lodníkov tak

zostali len „*oči pre plač*“.¹⁴ Múzeum je dodnes evidované ako pamätihodnosť MČ Bratislava-Petržalka.¹⁵

2012: pokus tretí: remorkér Šturec

Zničenie remorkéra Kriváň vyvolalo veľké pobúrenie nielen medzi komunitou lodníkov, ktorá po prekonaní prvotného šoku z tohto až barbarského počinu hľadala ďalšie možnosti, ako naplniť svoj cieľ. Kormidlo záujmu obrátili na remorkér Šturec. Remorkér bol postavený v roku 1937 v Škodových závodoch v Komárne ako MTL ŠTÚR pre vtedajšiu ČSDP ako tanker na prepravu ropy. V júni 1944 bol poškodený a potopený pri bombardovaní rafinérie Apollo v Zimnom prístave. Po vojne bol prestavaný na vlečný remorkér a premenovaný na ŠTUREC, v roku 1984 bol vyradený z prevádzky a 30 rokov



Loď Kriváň – pôvodný vzhľad, 2000
Zdroj: sandorde.webgarden.cz

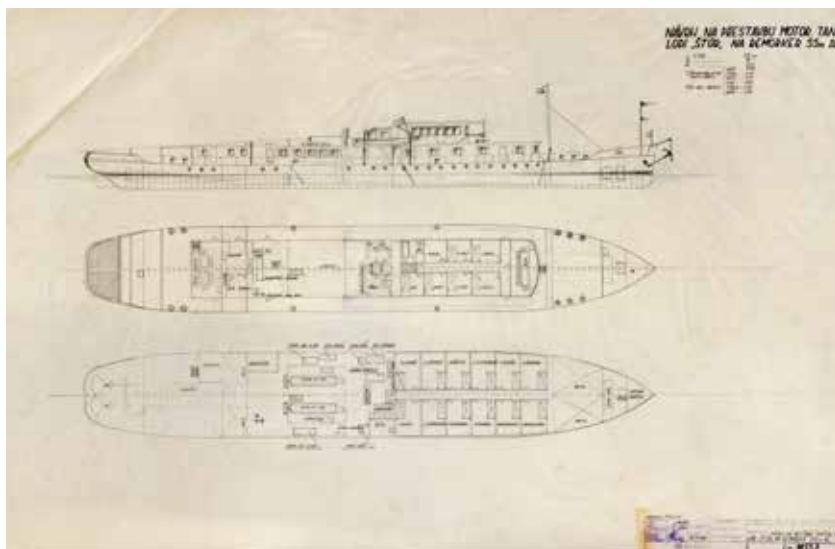


Loď Kriváň – súčasný stav
Zdroj: ePhoto.sk

¹³ https://noveslovo.sk/c/21246/O_zivote_lodnikov_v_remorkeri_Krivan [cit. 5. 9. 2022]

¹⁴ Bližšie napr.: <https://bratislava.sme.sk/c/5897434/z-lode-za-korunu-je-klub.html> [cit. 5. 9. 2022]

¹⁵ <https://www.petrzalka.sk/samosprava/pamatihodnosti/> [cit. 14. 9. 2022]



Projekt prestavby motorovej tankovej lode Štúr na remorkér Šturec, 1948
Zdroj: Archív Oblastného múzeu v Děčine

bol vyviazaný v severnom bazéne Zimného prístavu.¹⁶

Aby sa Šturec vyhol osudu Kriváňa, prvým krokom bolo pripravenie podkladov na vyhlásenie Šturca za NKP, čo sa naplnilo 5. januára 2012. V zdôvodnení pamiatkových hodnôt, ktoré vypracoval Juraj Bohunský, sa o. i. píše: „Vyradený riečny vlečný remorkér ŠTUREC je cenným a ojedinelým objektom svojho druhu, nakoľko ide o jedinú historickú loď na Slovensku, s bohatou a pohnutou históriou. Dnes už prakticky existuje snáď ako jediné vhodné plavidlo, ktoré by mohlo plniť celospoločenskú funkciu lodného múzea na Slovensku. Jeho záchranou a vykonaním

potrebných konzervačných prác Slovensko získa jedinečnú atrakciu v podobe nielen vzácného zachovaného technického exponátu, významného aj z hľadiska historického, ale aj zaujímavého a príťažlivého objektu, slúžiaceho na prezentovanie expozícií, zameraných predovšetkým na dejiny lodnej dopravy na Slovensku.“¹⁷

Vlastníkom plavidla bol Slovenský vodohospodársky podnik a lodníci, zastrešení v profesijnom združení Slovenský plavebný kongres, hľadali partnerov, ktorí by zabezpečili jeho postupnú obnovu a prezentáciu verejnosti. Vďaka podpore vedenia STM a iniciatíve vtedajšieho riaditeľa STM-Múzea dopravy Petra Marákyho bol Šturec v roku 2013 bezodplatne prevedený do zbierkového fondu STM. Vďaka podpore firmy Slo-

¹⁶ BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila*, s. 70 – 72.

¹⁷ Aktualizačný list. Bratislava, remorkér Šturec. Vypracoval J. Bohunský v decembri 2011. In: Archív PÚ SR.

venská plavba a prístavy, a. s. bol remorkér umiestnený na nevyužívanú časť (štapelovú polohu) lodného výťahu v Zimnom prístave a začala sa jeho postupná obnova.¹⁸

Vďaka dobrovoľnej činnosti lodní-

Šturec súčasnú podobu a od roku 2017 je pravidelne sprístupňovaný verejnosti pri mimoriadnych príležitostiach – v júni v rámci podujatia Slnovrat na Dunaji alebo v septembri v rámci Dní európskeho kultúrneho dedičstva. Návštevníci



Vyťahovanie remorkéra Šturec na štapelovú polohu lodného výťahu, 2013

Zdroj: Fotoarchív STM-Múzea dopravy

kov, profesijnému združeniu Slovenský plavebný kongres – OS Šturec a tiež KOTP, o. z., finančnej a technickej podpore SPaP a prioritných projektov MK SR získal

sa tak môžu oboznámiť s históriou plavidla, priebehom jeho postupnej obnovy, ale aj s prevádzkou v prístave. Veľkým bonusom je účasť lodníkov a lodiarov, z nich mnohí aj pracovali na samotnom plavidle, ktorí návštevníkom približujú svoje spomienky.

18 Bližšie napr.: DUBINY, Martin – MACKOVIČOVÁ, Katarína – KRÁLOVÁ, Eva: Interdisciplinárna komunikácia pri ochrane technických pamiatok na príklade objektov Zimného prístavu v Bratislave. In: *Múzeum*, 2017, roč. 63, č. 1, s. 48 – 50; MANDL, J.: *Lodné múzeum – remorkér Šturec v Bratislave*. Príspevok z vedeckej konferencie s medzinárodnou účasťou ŠOV BA – Špičková Občianska vybavenosť Bratislavy, problémy a perspektívy európskej metropolu. Bratislava, FA STU (SVŠT), 17. 10. 2012.



Múzeum vodnej dopravy Bratislava – Ideový záměr. Celková situácia a širšie vzťahy. Zimný prístav, 2020
Zdroj: KOTP, o. z. a STM-Múzeum dopravy



Priestor medzi Lodnou dielňou a Lodným výťahom, 2013
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzea dopravy

Múzeum vodnej dopravy

Narastanie a skvalitňovanie zbierky dokumentujúcej dejiny vodnej dopravy v ostatných rokoch smeruje k sprístupneniu špecializovanej expozície. Úplne prirodzene sa tento záujem obracia na priestory v Zimnom prístave, miesta od konca 19. storočia spojeného s lodnou dopravou. Sú tu koncentrované viaceré objekty, ktoré boli postupne vyhlásené za NKP: Dom lodníkov (2008), prečerpávací stanica (2011), lodná hala a lodný výťah (2015).¹⁹ Národnou kultúrnou pamiatkou sú aj samotné bazény – severný i južný.²⁰ Sú sústredené vo východnej časti Zimného prístavu (sektor O6), v tesnom su-

19 Bližšie o pamiatkach napr.: DUBINY, Martin – MACKOVIČOVÁ, Katarína – KRÁLOVÁ, Eva: Interdisciplinárna komunikácia pri ochrane technických pamiatok na príklade objektov Zimného prístavu v Bratislave. In: *Múzeum*, 2017, roč. 63, č. 1, s. 48.
20 GULDAN, Patrik: *Návrh – (podklad) na vyhlásenie ochranného pásma nehnuteľných a hnutelných národných kultúrnych pamiatok v prístave v Mestskej časti Bratislava-Ružinov: Nehnuteľné národné kultúrne pamiatky: Prístav č. ÚZPF 828/2 – 6*. Bratislava: Pamiatkový úrad SR, september 2020, 104 s.



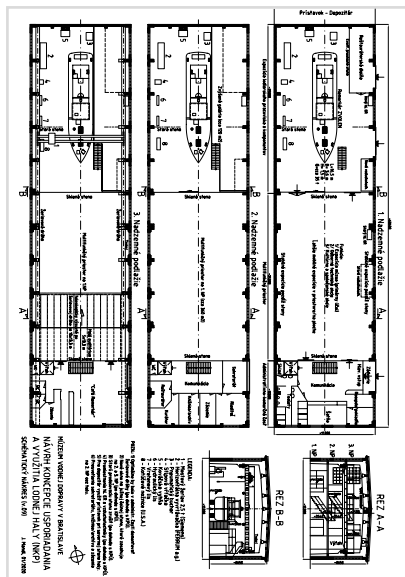
Lodná dielňa, stav z r. 2020

Zdroj: Fotoarchív STMMúzeu dopravy



Múzeum vodnej dopravy. Návrh interiéru expozície v Lodnej dielni, 2020

Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeu dopravy



Návrh expozície medzi Lodnou dielňou a Lodným výťahom. Autor: T. Pohanič, 2015

Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeu dopravy

Návrh konverzie NKP Lodná dielňa pre múzejné účely
Autor: J. Mandl

Fotoarchív STM-Múzeu dopravy



Návrh expozície medzi Lodnou dielňou a Lodným výťahom, 2020

Zdroj: KOTP, o. z. a STM-Múzeum dopravy

sedstve Mosta Apollo, za ktorým sa nachádza nákupné centrum a nábrežná promenáda. Z týchto dôvodov navrhuje STM vybudovať plánované Múzeum vodnej dopravy (MVD) v súčasnosti nevyužívanej budove NKP lodná dielňa (hala). Tento návrh vychádza aj z konceptu Pamiatkového úradu Slovenskej republiky (PÚ SR). V ucelenom komplexe vymedzenom Lodnou dielňou, remorkérom Šturec a lodným výťahom a z južnej časti Domom lodníkov by tak vznikol unikátny priestor pre interiérovú i exteriérovú expozíciu.²¹ V tomto komplexe by boli vystavené aj ďalšie plavidlá, ktoré by STM získalo do svojich zbierok. Na realizáciu MVD navrhujeme zo strany STM tieto kroky:

- Rokovať najprv s Ministerstvom kultúry SR o podpore optimálnej koncepcie a zámerov, aby MK SR koordinovalo rokovania o realizácii tohto zámeru.
- Rokovať s SPaP, a. s. ako vlastníkom o možnosti získať budovu Lodnej dielne do svojej správy a o prezentácii remorkéra Šturec na voľnom mieste lodného výťahu.
- Rokovať s Verejnými prístavmi, a. s., aby vyššie vymedzený areál Zimného priestoru bol

prevedený na STM v zriaďovateľskej pôsobnosti MK SR.

Dokumentácii vodnej dopravy sa v rámci zbierkotvornej činnosti slovenských múzeí nevenovala v minulosti systematická pozornosť. Čiastočne sa problematike vodnej dopravy na slovenskom území Dunaja venuje Múzeum mesta Bratislavy a Podunajské múzeum v Komárne. Múzeum mesta Bratislavy má vo svojich zbierkach viacero modelov historických plavidiel, ktoré sa kedysi plavili po Dunaji a vedenie múzea v medzivojnovom období financovalo ich vyhotovenie. Podunajské múzeum v Komárne uchováva vo svojich zbierkach predmety dokumentujúce činnosť tunajšieho prístavu a lodeníc, ktoré vznikli v roku 1898 a majú už vyše 100-ročnú tradíciu. Menšiu zbierku predmetov súvisiacich s vodnou dopravou uchováva aj Žitnoostrovské múzeum v Dunajskej Strede. Predložený návrh ponúka v spolupráci s uvedenými inštitúciami naplniť vyše 30-ročnú snahu o sprístupnenie expozície dokumentujúcej vodnú dopravu a lodiarstvo na území Slovenska, osobitne na slovenskom úseku Dunaja. Veríme, že tomuto zámeru napomôže aj táto konferencia a podpora zo strany Bratislavského samosprávneho kraja.

21 Vychádzame z nasledovného vyjadrenia k návrhu na vyhlásenie za NKP: „Priestor od západnej strany lodného výťahu, na ktorom je v súčasnosti vytiahnutý remorkér Šturec (pozri Obr. 43, 68 a 69), jeho celá plocha ako integrálna súčasť NKP – pamiatkový objekt – Lodný výťah až k parteru budovy lodnej dielne je nutné zachovať v súčasnom stave. Predmetom ochrany je pamiatkový objekt Lodný výťah ako celok, vrátane jeho technologických súčastí. Nepripustné sú akékoľvek zmeny, ktoré by spôsobili optické zmeny vo vnímaní tohto priestoru, najmä zásahy do šikmej časti -- zväžnice zvažujúcej sa k vode južného bazéna [...] údržbu je nutné vopred oznámiť Krajskému pamiatkovému úradu Bratislava. Plochu pamiatkového objektu nemožno využívať na parkovanie áut. S prihliadnutím na charakter pamiatkového objektu Lodného výťahu v tomto sektore nie je prípustná výstavba novej budovy. Budovu na severnej strane sektoru je možné nadstavovať max. o dve podlažia s rovnou strechou.“ In: GULDAN, Návrh..., s. 42.

Literatúra

BENCUR, Michal: Vidím v tom neseriózný útok na STM v Košiciach. In: *TN*, 1989, roč. 37, č. 8, s. 15.

BOHUNSKÝ, Juraj – PUHA, Karol: *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava: Slovart, 2012.

Bude? Nebude? (Slovenské národné technické múzeum): In: *TN*, 1989, roč. 37, č. 15, s. 9.

DUBINY, Martin – MACKOVIČOVÁ, Katarína – KRÁĽOVÁ, Eva: Interdisciplinárna komunikácia pri ochrane technických pamiatok na príklade objektov Zimného prístavu v Bratislave. In: *Múzeum*, 2017, roč. 63, č. 1, s. 48 – 50.

GULDAN, Patrik: *Návrh – (podklad) na vyhlásenie ochranného pásma nehnuteľných a hnutelných národných kultúrnych pamiatok v prístave v Mestskej časti Bratislava-Ružinov: Nehnutelné národné kultúrne pamiatky: Prístav č. ÚZPF 828/2 – 6*. Bratislava: Pamiatkový úrad SR, september 2020, 104 s. s obrazovou prílohou [dostupné napr. na stránke: <https://www.ruzinov.sk/data/MediaLibrary/2/25058/pamiatkovy-urad>]

KUBÁČEK, Juraj – POCHÁZKA, Kamil: Budeme mať Slovenské národné technické múzeum? In: *Technické noviny*, 1988, roč. 36, č. 52, s. 21.

LIPTÁKOVÁ, Jana: Zo Zimného prístavu môže byť nová štvrť. In: *Sme*, 2. dec. 2016 o 12:14 [dostupné na: <https://bratislava.sme.sk/c/20397121/zo-zimneho-pristavu-moze-byt-nova-stvrt.htmlkotp>]

MAJERNÍK, Peter: Slovenské národné technické múzeum pre Bratislavu. In: *TN*, 1989, roč. 37, č. 8, s. 15.

MANDL, J. *Lodné múzeum – remorkér Šturec v Bratislave*. Príspevok z vedeckej konferencie s medzinárodnou účasťou ŠOV BA – Špičková Občianska Vybavenosť Bratislavy, problémy a perspektívy európskej metropoly. Bratislava, FA STU (SVŠT), 17. 10. 2012.

MARÁKY, Peter. *Dopravné múzejníctvo – stav, potreby a možnosti*. In: *Múzeum*, 2014, roč. 60, č. 3, s. 6 – 8.

Nové možnosti prezentácie lodného dedičstva

Gábor Zsigmond

V tomto článku sa budem venovať možnostiam prezentácie lodného dedičstva. Ako možno viete, Maďarské múzeum dopravy prechádza úplnou rekonštrukciou a obnovou na novom mieste. Našou úlohou je do viesť všetky práce do úspešného konca. V tomto projekte financovanom vládou je dôležité preorientovať aj naše uvažovanie o zbierke lodnej dopravy. Zameriam sa teda na tri hlavné témy: 1. Ako dnes využívame parník Kossuth, jedinu múzejnú loď v Budapešti. 2. Predstavím vám nové smery, ktorými sa múzeum chce vydať pri prezentácii a ochrane lodného dedičstva. 3. Na záver stručne načrtnem našu víziu do

budúcnosti. Radi sa podelíme s našimi skúsenosťami aj s kolegami na Slovensku, pričom dúfame, že nadviažeme spolupráce na spoločných vedeckých a výstavných projektoch.

Takže len pár slov o múzejnej lodi Kossuth a jej histórii. Loď bola postavená v roku 1913 v Budapešti firmou Ganz a spol. Danubius v lodeniciach v Újpesti na peštianskej strane. Pôvodne ju pomenovali podľa Františka Ferdinanda d'Este. Viac ako 60 metrov dlhá loď bola v priebehu rokov ešte niekoľkokrát premenovaná. Prvýkrát na Rigó (Drozd) počas Maďarskej republiky rád. V roku 1930 sa volala Leányfalú (podľa malej dedi-



Parník Kossuth okolo roku 1950
Zdroj: Fortepan

ny neďaleko Budapešti). Koncom druhej svetovej vojny previezli loď do Rakúska, odkiaľ sa v roku 1946 opäť vrátila. O niekoľko rokov neskôr ju prestavali a v roku 1955 premenovali na Kossuth. Používala sa na prepravu stánkarov z Ostrihomu do Budapešti a z Moháča do Budapešti.

Fungovala do roku 1978, potom ju zrenovali v lodenici v Újpesti. V roku 1984 sa stala majetkom Múzea dopravy a odvtedy slúži ako múzejná a reštauračná loď pri Sečeního reťazovom moste. Našťastie, jediná loď spomedzi starých veslových lodí, ktorá sa zachovala, bola práve loď Kossuth. Mnohé iné boli zničené v 70. rokoch 20. storočia. V Budapešti máme veľmi vzácnu fotografiu lode z medzivojnového obdobia. Bola vyfotografovaná neďaleko súčasného umiestnenia lode, teda neďaleko Sečeního reťazového mosta v centre mesta, v štvrti zapísanej na zozname svetového dedičstva UNESCO. A máme ešte vzácnejšiu fotografiu z reštaurovania tejto múzejnej lode v roku 2009 v Komárne.



Parník Kossuth v lodenici Komárno v roku 2009

V roku 2019 absolvovala opäť technickú prehliadku v komárňanskej lodenici.

V roku 2017 sme oslávili 150. výročie cesty Ödöna Sečeního z Pešti do Paríža. Bolo to vôbec po prvý raz, keď niekto využil menšie kanály a rieky nadväzujúce na Dunaj ako medziregionálnu vodnú cestu. Zdá sa, že to bol predchodca kanála Rýn – Mohan – Dunaj. Práve toto výročie bolo dôvodom, prečo sme v tom roku loď nasvietili. Odvtedy sa loď stala dôležitou súčasťou nočnej panorámy Budapešti. Centrum Budapešti je zapísané v zozname svetového dedičstva UNESCO, preto sme veľmi hrdí na to, že môžeme prezentovať hodnotnú pamiatku v medzinárodne zrozumiteľnom kontexte pod Budínskym hradom, na peštianskom predmestí Sečeního reťazového mosta.

Po pandémie Covidu-19 je na palube opäť k dispozícii reštaurácia aj expozície. V súčasnosti je loď obľúbenou turistickou atrakciou. Dúfame, že to tak bude i naďalej. Novinkou sú pravidelne organizované dočasné výstavy v priestoroch lode. Na prelome storočí sa konala výstava o zlatom veku parníkovej dopravy. Ďalšia sa venovala histórii lodnej dopravy využíwanej na verejnú dopravu v rámci Budapešti. Začiatok verejnej dopravy v Budapešti sa datuje od sprevádzkovania prvých liniek parníka Carolina. Tento parník má svoje miesto aj v dejinách slovenskej histórie dopravy. Je všeobecne známe, že Robert Fulton postavil v USA roku 1807 prvý komerčný parník. Neskôr svoj vynález po-



Osvetlená Múzejná loď Kossuth v Budapešti v súčasnosti

núkol aj európskym krajinám. Podobné vynálezy podporovalo aj Rakúsko, ktorým preteká významná časť Dunaja. Tento vynález pozvubil aj Antala Bernharda, ktorý postavil vlastnú parnú loď len 10 rokov po Fultonovej lodi. Postavil totižto prvý európsky remorkér, ktorý pomenoval Carolina podľa cisárovnej. Parník spustili na vodu v roku 1817 a v roku 1820 slúžil ako prvý moderný prostriedok verejnej dopravy v Budapešti (vtedy Pešť a Budín), ale v prevádzke bol len do 20. novembra. Parník Carolina od Bernharda Antala, postavený na brehu Drávy, bol predstavený vo Viedni 2. mája 1817. Loď vyplávala 2. septembra 1818 v skorých popoludňajších hodinách na cestu z Viedne do Pešti. Už o tri hodiny neskôr sa zastavila v Prešporku/Pozsony/Bratislave a na druhý deň ráno ju mohli obdivovať aj záujemcovia z radov Bratislavčanov. Až napoludnie pokračova-

la Carolina do Pešti, kam dorazila o dva dni neskôr, 5. septembra, po zastávke v Komárne. Pri peštianskom lodnom moste sa otočila a zakotvila na Margit szigete, teda na Margarétinom ostrove. Ak sa pozrieme na čistý čas plavby, Carolina poháňaná parou absolvovala cestu z Viedne do Pešti za 24 hodín. Bola prvým dopravným prostriedkom budapeštianskej verejnej dopravy. Nádherný model Caroliny si dodnes môžete pozrieť v priestoroch Múzejnej lode Kossuth. Budapeštianska dunajská lodná verejná doprava existuje dodnes. S Budapeštianskym dopravným podnikom (BKV), ktorý prevádzkuje verejnú dopravu na Dunaji v Budapešti, sme rozbehli aj veľký projekt, ktorého cieľom je vydať o týchto 200 rokoch výstavnú publikáciu v maďarskom i anglickom jazyku. Vydanie knihy sa, žiaľ, oneskorilo, ale rukopis a výber obrázkov sme už dokončili. Keďže počas pandémie Covidu-19 bola v Budapešti pozastave-

ná aj plavba po Dunaji, mali sme pocit, že výber témy je dobrým sociálnym posolstvom na obnovenie verejnej dopravy na Dunaji a pomôže tak krásnym malým lodiam získať opäť na popularite. Lode využívajú obyvatelia Budapešti i turisti (aj z tohto dôvodu bola naša výstava dvojazyčná, v maďarčine a angličtine). Okrem toho, na gastronomické programy na lodi chodí viac zahraničných turistov ako Maďarov.

No zahraniční turisti chodia na múzejnú loď nielen za dobrým jedlom, ale aj za jej cennosťami a našimi výstavami. Naším cieľom je prilákať na loď aj maďarských turistov. Okrem turistov je pre nás dôležitá aj samotná miestna komunita. Z tohto dôvodu sme začali na lodi organizovať výstavy, múzejné vzdelávacie programy, prezentácie kníh, diskusie a iný program.

Úspešná bola aj výstava o parníkoch z prelomu storočí. V priestoroch Múzejnej lode Kossuth sme mali tú česť prezentovať niekoľko modelov lodí a archívnych snímok. Niektoré z našich modelov lodí boli pôvodne postavené pred prvou svetovou vojnou. Tie si mimoriadne vážime. Samozrejme, Múzeum dopravy postavilo modely až neskôr. V istom období sa, žiaľ, táto činnosť prerušila, preto sa dnes snažíme vyplniť medzery a opäť stavať ďalšie modely lodí. Na výstavách prezentujeme veľké množstvo modelov všetkých druhov lodí, plávajúcich žeriavov, riečnych, ako aj námorných plavidiel. Prelom storočí je v Budapešti vždy veľmi vďačnou témou,

pretože vzostup a rozkvet mesta možno spájať s týmto obdobím a samotná Múzejná loď Kossuth je spomienkou na túto éru. Postavili ju v Budapešti ešte pred prvou svetovou vojnou, takže výber témy bol mimoriadne zaujímavý. V tomto prípade sa ako artefakt mohla objaviť aj samotná loď.

V súčasnosti sa do našich výstav snažíme integrovať prvky múzejnej edukácie. Deti sa tak môžu ponoriť do témy výstavy nielen počas prehliadky, ale aj vtedy, keď prídu na loď na obed alebo večeru so svojimi rodinami, takže o príchode skupiny vopred nevieme. Snažíme sa spolu s výstavami zorganizovať aj konferenciu alebo vydať nejakú publikáciu. Takýmito spôsobmi sa nám úspešne darí komunikovať s verejnosťou.

Keďže naša hlavná budova prechádza komplikovaným sťahovaním a naše výstavné predmety sú v skladoch, zameriavame sa na organizovanie dočasných výstav na mnohých iných miestach. Ročne organizujeme 10 až 12 dočasných výstav, z ktorých sa 3 až 4 sa týkajú lodnej dopravy. Keďže vlastníme mnoho originálnych predmetov či modelov lodí, nechceme ich pred návštevníkmi skrývať, takže pracujeme na tom, aby sme ich vystavovali. Organizovali sme teda dočasné výstavy v Budapešti i na vidieku, a dokonca aj v iných krajinách. Išlo o výstavy v Istambule, Bukarešti, Turnu-Severine, Galaci, v Tulci či Rijeke, žiaľ, doteraz nie v Bratislave. Niekoľko výstav bolo prezentovaných v Rumunsku, Bulharsku, Turecku a Chorvátsku. V súčasnosti pripravujeme aj vý-



Časť výstavy na palube Múzejnej lode v súčasnosti

stavu v Bratislave, do ktorej radi prispejeme našou významnou zbierkou lodných modelov.

V rátiť sa späť k Múzejnej lodi, kde organizujeme aj diskusné večery, konferencie a vzdelávacie aktivity. Do obnovenej ponuky múzejnej edukácie sme v spolupráci s firmami a našimi ďalšími partnermi zaradili dni venované rodinám. Každý mesiac organizujeme diskusné večery a minikonferencie, na ktoré vždy pozveme významného odborníka na konkrétnu tému. Zakaždým ich verejne ohlasujeme a tieto večerné programy bývajú vypredané. Organizujeme aj prezentácie kníh z vlastnej produkcie, ale umožňujeme aj prezentovať knihy či časopisy, ktoré spadajú pod tému múzea alebo vznikli s významným vedeckým príspevím našich kolegov. Keďže

staviame novú hlavnú budovu, je nesmierne dôležité, aby sme mali platformu, kde sa môžeme s naším publikom rozprávať a stretávať. Samozrejme, toto je len jedna takáto platforma, máme ďalších 6 múzeí v meste a na okolí, ale táto loď je pravdepodobne najdôležitejšou platformou v centre mesta.

Okrem spomínaných aktivít je dôležité toto dedičstvo aj uchovávať a publikovať. Pustili sme sa preto do pôsobivého projektu digitalizácie. Sprístupnili sme časť našej zbierky fotografií. Skoro 3000 fotografií je voľne prístupných a dostupných vo vysokom rozlíšení. Týmto sa snažíme uľahčiť prácu výskumníkov a historikov. Spolupracujeme tiež s občianskym združením, tímom Fortepan, a sprístupňujeme časť nášho fo-

toarchívu. Keďže ide o online rozhranie prístupné v maďarčine aj angličtine, sprístupnili sme tisíce fotografií nielen maďarským, ale aj zahraničným bádateľom, vrátane tých slovenských. Môžu ich teda použiť ako referencie vo svojich štúdiách, knihách a prezentáciách na konferenciách. Mimochodom, medzi fotografiami je veľa vzácných záberov dunajského nábrežia v Bratislave a lodnej dopravy spred prvej svetovej vojny či z medzivojnového obdobia.

Vytvorili sme partnerstvá s občianskymi združeniami a dobrovoľníkmi s cieľom zahájiť výskumný program na spracovanie archívov o starých uhorských lodeniciach. Taktiež sme nadviazali partnerstvá s lodnými spoločnosťami, ako sú BAHART (balatonská lodná spoločnosť) a spoločnosť

Budapest Free Port, ktoré nám sprístupnili svoje staré archívy. My sme tieto fotografie a dokumenty zdigitalizovali, aby sme ich mohli použiť v našich múzejných publikáciách, pri komunikácii s verejnosťou alebo na výstavách. Domnievame sa, že spoločnosti nepotrebujú staré dokumenty a fotografie denne. Profesionálne uskladnenie týchto materiálov si vyžaduje veľa miesta, je mimoriadne nákladné a vyžaduje si aj odborné znalosti. Stretávame sa preto aj s tým, že firmy ich radi poskytnú múzeu a my sa môžeme postarať o ich odborné uchovanie, uloženie, a dokonca aj spracovanie a digitalizáciu. Pre obe strany je táto spolupráca výhodná – firmy týmto realizujú dobročinnú spoločenskú činnosť a nám sa rozrastá naša zbierka o cenné materiály.



Jeden z výsledkov projektu digitalizácie Maďarského múzea dopravy
Zdroj: Fortepan_132328

V minulosti sa veľa firemných dokumentov a fotoarchívov stratilo a teraz vidíme, že aj táto činnosť je veľmi efektívna.

Ešte by som sa rád zmienil o našich plánoch do budúcnosti. Prvá vízia, ktorú by som vám rád predstavil, sa týka ostrova Starý Budín. Ako možno viete, významnú časť ostrova využívala spoločnosť Donau Dampfschiffarts-Gesellschaft (DDSG), Prvá dunajská paroplyavebná spoločnosť. V súčasnosti je tento ostrov známy skôr vďaka festivalu Sziget, ktorý každý rok navštívi viac ako 400 000 návštevníkov. Má však aj silné zastúpenie kultúrnych prezentácií s množstvom múzeí, medzi ktorými sme najnavštevovanejšou atrakciou spolu so starými autobusmi Ikarus, a ďalších aktivít.

Našou ďalšou víziou je upozorniť ľudí na význam rieky Dunaj. V rámci toho plánujeme v meste sprístupniť viacero lodí. Napríklad bojovú loď, tzv. monitor Lajta, kotviacu neďaleko parlamentu. Loď Lajta patrí Vojenskému múzeu a bola postavená v roku 1872 pre rakúsko-uhorské námorníctvo. Medzi dvoma mostami v centre Budapešti, od Sečeniho reťazového mosta po Margitin most, si môžeme predstaviť atraktívnu prehliadku parníkov Neszmély a Zoltán, Lajta Monitor a Múzejnej lode Kossuth.

Parníky Neszmély a Zoltán v súčasnosti kotvia ďaleko od Budapešti, v malej zátok pri obci Neszmély, neďaleko slovensko-maďarských hraníc, kde ich môže vidieť len niekoľko návštevníkov. Neszmély postavili v roku

1957 v lodeniciach Starý Budín. Loď je majetkom nášho hlavného partnera. Parník Zoltán postavili v Linzi roku 1869. Prvým majiteľom bola rakúska Spoločnosť pre reguláciu Dunaja, s pôvodným názvom Neue Donau (Nový Dunaj). V roku 1878 ju premenovali na Zoltán, keď sa jej majiteľom stal maďarský podnikateľ Eggenhoffer. V súčasnosti je loď zrekonštruovaná a je chránenou technickou pamiatkou. V tejto lodi sme zorganizovali dočasnú výstavu. Má veľmi pekné priestory a atmosféru a nachádza sa neďaleko slovensko-maďarských hraníc.

Neďaleko Múzejnej lode Kossuth máme aj malú stálu výstavu. Ide o jednu z najmenších stálych výstav na svete, má len niečo vyššie 15 metrov štvorcových. Nachádza sa na peštianskom predmestí mosta Slobody a je zriadená v bývalom Colnom úrade, ktorý bol súčasťou mosta. Predstavujeme tu históriu budapeštianskych mostov a kultúrno-historické hodnoty dunajskej plavby. Môžete tu vidieť aj viaceré originálne predmety, ale naším hlavným cieľom je upozorniť na úlohu a hodnoty Dunaja. Prezentujeme tu aj najnovšie návrhy mostov, ktoré sa ešte v Budapešti nezrealizovali. V súčasnosti túto výstavu obnovujeme. Pracujeme pritom s vlastným interným kurátorským tímom a do výstavy začleňujeme aj múzejnopedagogický obsah. Spolu s výstavou tu chceme zriadiť aj malý obchod. Malá budova sa nachádza neďaleko dvoch významných maďarských univerzít a turistami vyhľadáwanej časti

mesta. Naším cieľom je tu vytvoriť obľúbené miesto stretnutí, najmä v lete, keď je most plný turistov a univerzitných študentov. V spolupráci s Ludwigovým múzeom sme si už vyskúšali, ako by vyzerala prechádzka popri Dunaji, na ktorej sa venujeme prehliadke mesta a rozvíjame hravé aktivity. Pripravili sme k tomu aj malú publikáciu. Konečným cieľom je prepojiť Colný úrads prechádzkami popri Dunaji a Múzejnou loďou Kossuth. Takto môžeme poskytnúť komplexný zážitok trvajúci aj niekoľko hodín. Prehliadkou dvoch relatívne malých výstav spojenou s prehliadkou mesta, rozprávaním o histórii budapeštianskych dunajských mostov a realizáciou programov prispôbených záujmom rôznych generácií.

Na záver už len pár slov o Maďarskom múzeu dopravy. Múzeum otvorilo svoje brány v roku 1899 ako jedno z najstarších múzeí dopravy v Európe. V súčasnosti máme ako Múzeum vedy, techniky a dopravy ďalších 6 múzeí, napríklad Múzeum hutníctva, Múzeum chémie, Múzeum hlinikárskeho priemyslu, Múzeum elektrotechniky, Zlievarenskú zbierku Ábraháma Ganza a Technické študijné sklady. Taktiež máme k dispozícii 10 výstavných či industriálnych pamiatkových objektov, ako napríklad Múzejnú loď Kossuth alebo Aeropark pri medzinárodnom letisku v Budapešti, kde naše múzeum na otvorenom priestranstve navštevuje 70 000 návštevníkov ročne, kým v Múzejnej lodi asi 15 000. Naša hlavná budova v Mestskom parku je vďaka stá-

le sa rozširujúcej zbierke už primálá, keďže našimi exponátmi sa stávajú lokomotívy, vlaky, električky, autobusy, autá, bicykle a mnoho ďalších predmetov, nielen vozidiel. Pôvodnou budovou bola Dopravná hala v rámci Miléniovej výstavy Maďarskej národnej galérie, ktorú navrhol známy maďarský architekt Ferenc Pfaff, ktorý bol tiež architektom pôvodnej hlavnej železničnej stanice v Bratislave. Počas druhej svetovej vojny múzeum zasiahli bomby a budova, ako aj pôvodná zbierka boli čiastočne zničené. Až v roku 1966 bolo múzeum obnovené, ale veľmi skromne. V roku 1987 budovu v Mestskom parku rozšírili. O 22 rokov neskôr, v roku 2009, došlo k zlúčeniu Múzea dopravy a Maďarského múzea vedy a techniky. Pred niekoľkými rokmi bolo múzeum v Mestskom parku zatvorené a budovu zbúrali súbežne s rekonštrukciou celého parku.

Budova v Mestskom parku nebola vhodná na umiestnenie stále sa rozširujúcich zbierok a archívov, a to ani pri plánovanom potenciálnom rozšírení do jej podzemnia. Múzeum začalo hľadať nové miesto v budapeštianskej hnedej zóne (brownfield) s autentickým priemyselným dedičstvom a dobrým dopravným spojením. V súčasnosti sme uprostred procesu projektovania miesta s newyorským ateliérom Diller Scofidio + Renfro a pracujeme aj na našej novej stálej výstave. V tomto roku sa zaoberáme obnovou 20 vozidiel. Nová stála výstava bude mať samostatný priestor venovaný dávnej námornej histórii Uhorska

a histórii dunajskej lodnej dopravy. Nové múzeum s novou stálou výstavou plánujeme otvoriť v roku 2026. Dovtedy sa sústredíme na naše ďalšie múzeá a platformu, ktorá dokáže našich návštevníkov zaujať, a zorganizujeme tiež množstvo dočasných výstav na prezentáciu našich zbierok. Túto situáciu využívame aj na vystavovanie našich predmetov v iných múzeách, dokonca aj v zahraničí, pretože je lepšie ich ukázať, ako ich mať zavreté v skladoch. Lodná doprava bude súčasťou aj našej novopripravovanej stálej výstavy zameranej na medzinárodnú lodnú dopravu na Dunaji, na význam trás smerujúcich do Viedne z pohľadu osobnej a regionálnej dopravy či hospodárstva, ako aj na lodnú dopravu cez Fiume.

Pri príprave našej novej stálej výstavy vidíme najväčšiu výzvu v tom, že treba zreštaurovať značný počet artefaktov a vysporiadať sa s určitými nedostatkami. Napríklad nemáme rovnomerne rozložené modely lodí z posledných 200 rokov. V súčasnosti sme obmedzení aj výrobou niekoľkých modelov lodí. Menšie reštaurátorské práce zvládame vo vlastných dielňach. Zostaviť kompletný model lode je však mimoriadne náročné. V mnohých prípadoch musíme navštevovať zahraničné archívy, čo platí najmä v prípade modelovania námorných lodí. Keďže počet odborníkov je obmedzený, musíme si výrobu modelov lodí plánovať s dostatočným časovým predstihom.

Verím, že naše výstavné modely, firemné spolupráce, digitalizač-

né projekty a plány budú inšpiráciou pre uvažovanie o spoločnej slovensko-maďarskej historickej minulosti. Veľmi radi sa podelíme o naše skúsenosti a budeme spolupracovať pri prezentovaní a propagácii plavebných pamiatok. Pevne veríme, že našej práci v mene ochrany kultúrneho dedičstva pomôže ešte mnoho spoločných konferencií, výstav a publikácií.

New Opportunities for Showcasing Shipping Heritage

Gábor Zsigmond

In this article, I am going to give an insight into the opportunities for showcasing the shipping heritage. As you may know, the Hungarian Museum of Transport is undergoing a full reconstruction and refoundation on a new site. Our task is to lead this transition. In this government-funded project is important to re-orient our thinking about our shipping collection, as well. So, I am going to focus on three main topics: 1. How we are using the Kossuth, the only Museumship in Budapest, today. 2. Then I will go on to discuss the new directions the museum is thinking in showcasing and preserving the shipping heritage. 3. Finally, I will give a brief outline

of our vision of the future. We are happy to share the new solutions we use with colleagues in Slovakia, hoping for joint thinking and joint scientific and exhibition projects.

So, just a very few word about Kossuth Museumship and her history. The ship was build in 1913 in Budapest, at the Ganz and Co. Danubius shipyard in Újpest, on the Pest side. The ship was named originally after Erzherzog Franz Ferdinand. The over 60 metres long ship has been renamed several times over the years. The first time it was renamed Rigó (Thrush) was during the Republic of Soviets, and in 1930 it was called Leányfalu (after a small village near Budapest). At



Kossuth steamship around 1950. Source: Fortepan

the end of World War II, this ship was taken to Austria, from where it returned in 1946. It was rebuilt a few years later and renamed Kossuth in 1955. For many years, the Kossuth was used as a boat transporting market stall keepers from Esztergom to Budapest and Mohács to Budapest.

It operated until 1978, after which it was renovated at the shipyard in Újpest. In 1984 it became the property of the Museum of Transport, and since then, it has been used as a museum and restaurant ship near Chain Bridge. The only one of the old paddlewheelers to have fortunately survived was this ship. Many others were destroyed in the 1970's. We have a very rare picture of the ship from the interwar period in Budapest, and it was taken not far from her current place, near the Chain Bridge, in the heart of the city centre, in an UNESCO World Heritage neighborhood. And we have even more rare picture of the restoration of the Museumship in 2009 in Komarno. In 2019 our ship had a technical review again in Komarno shipyard.



Kossuth in Komarno shipyard in 2009

In 2017 we celebrated the 150th anniversary of Ödön Széchenyi's journey from Pest to Paris. This was the very first time, when someone was using the smaller canals and rivers along the Danube, as an interregional waterway. It seems to be the predecessor of the Rhein-Main-Danube canal. This anniversary was the reason why we illuminated the ship at that year. Since then, the ship has become a worthy point of Budapest's night panorama. The downtown of Budapest is a UNESCO World Heritage Site, so we are very proud to present valuable and internationally understandable content under the Buda Castle, at the Pest bridgehead of the Chain Bridge.

After the covid-19 our restaurant is available again on the deck, and our exhibitions also reopened after the 2.5 year of pandemic, when we had to close this attractive venue. Now the ship is popular among the tourists again, hopefully, it will remain so. Now, we are using this ship in a new way. We organise temporary exhibitions regularly. These attract more visitors to the ship, and to the restaurant, also. We had an exhibition about the golden age of steamshipping around the turn of the century. We had another one about the history of shipping as a public transportation of Budapest. We count the start of public transportation of Budapest from the first routes of Carolina steamship in the city. This steamship is also important in the history of Slovak transport history. It is widely known that



Illuminated Kossuth Museumship today in Budapest

Robert Fulton built the first commercial steamboat in the USA in 1807. Later, he offered his invention to European countries as well and similar inventions were encouraged in Austria which owned the significant part of the Danube. The latter encouragement was discovered by Antal Bernhard who built his own steamship only 10 years after Fulton's ship. He built the first European tugboat named Carolina after the empress consort. The steamship was launched in 1817 and was operated in 1820 as the first modern public transport vehicle in Budapest (then Pest and Buda) but she was in service only until November 20. Bernhard Antal's Carolina, built on the banks of the Drava, was presented in Vienna on May 2, 1817. The ship left in the early afternoon on September 2, 1818, to go from Vienna to Pest. Just three hours later, it stopped in Pressburg/ Pozsony/ Bratislava, and the

next morning the interested citizens of Bratislava were able to marvel at it. The Carolina does not continue to Pest until noon, where it arrived two days later, on September 5, after a stop in Komárom. He turned around at the Pest boat bridge and ended up at Margitsziget. Looking at the clear travel time, the Carolina made the journey from Vienna to Pest in 24 hours under the power of steam. Carolina was the first vehicle of Budapest public transport. A beautiful model of Carolina can still be viewed on the Kossuth Museumship. Budapest's Danube boat public transport still exists today. We also started a big project with the Budapest Transport Company (BKV), which runs public transport on the Danube in Budapest, with the aim of publishing a nice publication about these 200 years in Hungarian and English. The publication of the book is unfortunately delayed, but the manuscript and the selection of images have

been completed. We thought it was important that, in addition to the 200-year anniversary, we could also formulate another contemporary message. During the covid pandemic, Danube navigation was also suspended in Budapest, so we felt that the choice of theme was a good social message for the resumption of public transport on the Danube, and it would help the lovely little boats regain their popularity even after the pandemic. Both Budapest residents and tourists use the boats. For this reason, our exhibition was bilingual, Hungarian and English. If only because more foreign tourists than Hungarians go to the ship's gastronomic programs.

It is also an interesting challenge that tourists go to the museum ship, which is popular among foreign tourists, not only to eat, but also to see the valuables of the ship and our exhibitions. At the same time, it is a big challenge to attract Hungarian tourists and groups to the ship, which is less frequented by Hungarians. In the past, especially before the pandemic, the practice was that tourists were more likely to go on the ship. In addition to tourists, the local community is also important to us. For this reason, we started organizing exhibitions, museum education programs, book presentations, discussions and other programs more intensively on the ship.

Our exhibition on turn-of-the-century steamships was also successful. We were able to

present several ship models and archival images in the spaces of the Kossuth Museum Ship. Some of our ship models were originally built before the First World War. We hold these in particular high esteem. Of course, the Transport Museum also built models later. At one time, unfortunately, these model constructions stopped, so today we are trying to fill in more gaps and build ship models again. But we are still able to present a good number of models of all kinds of ships, floating cranes, river and sea vessels in the exhibitions. The theme of the turn of the century is always very grateful in Budapest, as the rise and prosperity of the city can be linked to this period, and the Kossuth Museum Ship itself is also a memory of this era. It was built in Budapest even before the First World War, so the choice of theme was particularly interesting. In this case, the ship itself could also appear as an artefact.

Our new practice is to integrate elements of museum education into our exhibitions. In this way, the children can immerse themselves in the theme of the exhibition not only in a session, but also when, for example, they come to the ship for lunch or dinner with their families, so we do not know in advance about the arrival of a group. We strive to have a conference or some kind of publication connected to the exhibitions. In this way, we can successfully implement communication in several ways.



Part of the exhibition aboard Kossuth Museumship today

And, since our main building is undergoing a complete relocation, and our objects are in storages, we are focusing on temporary exhibitions in many other sites. We organise 10-12 temporary exhibitions per year, and 3-4 is about shipping. We had many original objects, ship models, and I think the worst thing that can happen with these objects stored in a storage. We do not want to hide these from the visitors, in fact, we are working to show these items. We had temporary exhibitions in Budapest, on the countryside, and even in other countries. Unfortunately not here in Bratislava, up until now, but we had exhibitions in Istanbul, Bukarest, Turnu-Severin, Galac, Tulcea, and in Rijeka. So we believe it is important to show these objects, models, and our history in this region, because we have a common historical background and common heritage. Several

exhibitions were presented in Romania, Bulgaria, Turkey and Croatia. Currently, we are also in the process of creating an exhibition in Bratislava, to which we are happy to contribute with our significant collection of ship models.

Just a back to the Museumship, we are organising discussion evenings, conferences and edutainment activities, also. We have added family days to our renewed museum education offer in cooperation with companies and our other partners. We hold discussion evenings and mini-conferences every month, to which we invite an outstanding expert on a particular topic. These are publicly announced, and these evening programs on the ship are sold out. We also host book presentations at home. In part, we hold a presentation of our own publications here, and in part we provide the opportunity to

present books or even magazines that fall under the theme of the museum or were created with the significant scientific contribution of our colleagues. Since, we are building our new main building, it is extremely important that we have a platform where we are able to talk to and meet with our audience. Of course, this is just one such a platform, we have 6 other museums in the city and in the countryside, but this ship maybe the most important platform in the heart of the city-centre.

Besides activities, it is also important to preserve and publish this heritage. We have embarked on an impressive digitalisation project. We have made a part of our photo collection available. Nerlay 3000 photos are freely accesible and available in high

resolution format, for everyone. With this, we help the work of researchers and historians. We cooperate with a civil organisation, the Fortepan team, and make part of our photo archive available. Since this is an online interface accessible in both Hungarian and English, we have made thousands of photos available not only to Hungarian, but also to international researchers, including Slovak ones. They can therefore be used as references in their studies, books, and conference presentations. By the way, among the pictures there are many rare shots of the Danube coast in Bratislava and shipping before the First World War or between the two world wars.

We created partnerships with civil organisations and volunteers to



One of the results of the Hungarian Museum of Transport's digitalisation project

start research program to handle the old Hungarian shipyard's archives. And we created partnerships with the shipping companies, like BAHART (balaton shipping company) and Budapest Free Port company. They make available their old archives for us, and we digitalize these photos and documents, we can use them in our museum publications, in the communication and for exhibits. We believe that companies do not need old documents and photos on a daily basis. In addition, the professional storage of these materials requires a lot of space, is extremely expensive and requires expertise. Thus, we find that companies are also happy to give them to the museum, and we can take care of professional preservation, storage, and even processing and digitization. For them, it is a good social activity (CSR), and for us, our collection grows with valuable materials. In the past, many company documents and photo archives were lost, and now we see that this practice helps with that as well. Our initial experiences are extremely favorable.

Let me talk about the future, as we imagine it. The first vision, I'd like to show you, concerns the Óbuda Island. As you may know, a significant part of the Island was used by DDSG, Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft, First Danube Steamboat Shipping Company. Nowadays, this Island is more famous for its festival, the Sziget Festival. Even though, this a festival with more than 400 000

visitors per year, it has strong cultural presence with a number of museums attending, among which we are the most visited attraction with old Ikarus buses and activities.

We have another vision to draw people's attention to the importance of the Danube, we have a plan to show more ships in the city. Now there is a battleship, so called "monitor" not far from the Parliament. This is the Leitha ship, belonging to the Military Museum, and the ship was built in 1872 for the Austrian-Hungarian navy. We can imagine a very attractive programme between two bridges in central Budapest, from the Chain Bridge to the Margaret Bridge, showcasing the Neszmély and Zoltán steamships, the Leitha monitor, and the Kossuth Museum ship.

Neszmély and Zoltán steamships are currently stationed far from Budapest, in a small bay near Neszmély, near the Slovak-Hungarian border, where just a few visitors can see them. The Neszmély was built in 1957 in Óbuda shipyard. The ship is the property of our main partner. The Zoltán steamship was built in Linz, in 1869. The first owner was the Austrian Danube Regulation company, and the name was originally Neue Donau (New Danube). In 1878 she was renamed Zoltán, when a Hungarian entrepreneur, Mr. Eggenhoffer became her owner. Now, it is a reconstructed ship in very good conditions, and it is a protected technical heritage. We organised

a temporary exhibition in this ship, it has very nice spaces and atmosphere, not far from the Slovak-Hungarian border.

We also have a small permanent exhibition not far from the Kossuth Museum Ship. One of the smallest permanent exhibitions in the world, just over 15 square meters. This is at the Pest bridgehead of the Szabadság bridge, set up in the bridge's former customs house. Here we present the history of Budapest's bridges and the cultural and historical values of Danube navigation. You can also see some original objects, but our main goal is to draw attention to the role and values of the Danube. We also present the latest bridge designs that have not yet been realized in Budapest. We are currently renewing this exhibition. We work with our own internal curatorial team. We also integrate museum pedagogic content. We will also create a small shop. The small building is not far from two important Hungarian universities and the part of the city popular with tourists. Our aim is to create a popular meeting place here, especially in the summer when the bridge is full of tourists and university students. In cooperation with the Ludwig Museum, we have already tested what a walk along the Danube would be like, where we take a city tour and develop playful activities. We also prepared a small publication for this. The ultimate goal here is to connect the Customs House with walks along the Danube with the Kossuth Museum Ship. In this

way, we can provide a complex experience lasting several hours. By viewing two relatively small exhibitions, a city tour, telling the history of Budapest's Danube bridges, and implementing programs tailored to the interests of different generations.

Last, but not least, just a few words about the Hungarian Museum of Transport. The Museum opened its gate in 1899, as one of the oldest transport museums in Europe. Now, as a Museum of Science, Technology and Transport, we have 6 other museums, like museum of metallurgy, or museum of chemistry, museum of aluminum industry, museum of electrical engineering, Ábrahám Ganz Foundry Collection, and Technical Study Stores. And we have 10 exhibition or industrial heritage sites, like Kossuth Museumship, or Aeropark near the international airport of Budapest, where in an open-air museum we have 70 000 visitors per year, while in the Museumship we have about 15 000. Our main building in the City Park became small for our ever-expanding collection, since we collect locomotives, trains, trams, buses, cars, bicycles, and many other objects, not just vehicles. The original building was the Millennium national exhibition's Transport Hall, designed by the famous Hungarian architect, Ferenc Pfaff, who was the architect of the original main railway station here in Bratislava. During the Second World War, our museum building was hit by bombs, the building and the original collection

was partly demolished. Only in 1966, the museum was rebuilt, but in very modest way. The building in the City Park was extended in 1987. 18 years later, in 2009 the Museum of Transport and the Hungarian Museum of Science and Technology was merged. Some years ago, the museum in the City Park was closed and the building was demolished parallel with the whole park reconstruction.

The City Park building was not suitable for accommodating the ever-expanding collection and archives, even with the planned, potential underground extensions. The Museum initiated the search for a new location in a Budapest brownfield zone with authentic industrial heritage and good transport connections. We are in the middle of the design process with the New York-based Diller Scofidio Renfro Studio, and we are working on our new permanent exhibition, also. We have a restoration project, we are working on 20 vehicles restoration this year. The new permanent exhibition will have a separate space focusing on the earstwhile maritime history of Hungary, and the history of Danube shipping. The new museum with the new permanent exhibition will open in 2026. Until then, we are focusing on our other museums and platform to engage our visitors, and we organise many temporary exhibitions to show our collection. We also take advantage of this situation to show our objects in other museums, even abroad, because

it is better to show them, then store them in closed storages. Shipping will also be featured in our upcoming new permanent exhibition, with a special focus on international shipping on the Danube, the economic, regional and passenger transport role of the routes to Vienna, as well as shipping on Fiume.

In preparation for our new permanent exhibition, we see the biggest challenge in the fact that we have to restore a significant number of artefacts and deal with certain deficiencies. For example, we do not have an even distribution of ship models from the last 200 years. Currently, we have also ordered the production of several ship models. We handle minor restoration work in our own workshops. But building a complete ship model is especially difficult today. In many cases, we have to visit foreign archives, this is especially true in the case of modeling sea ships. At the same time, the number of specialists is also small, so we can only plan with ship model constructions if there is a significant time requirement.

I trust that our exhibition models, corporate cooperation practices, digitization projects and plans will inspire common thinking about the common Slovak-Hungarian historical past. We are very happy to share our experience and cooperate in the presentation and promotion of sailing memorabilia. We hope that many more joint conferences, exhibitions, and publications will help our work in the name of heritage protection.

Potenciál rozvoja územia bratislavského prístavu s využitím kultúrneho dedičstva

Martin Goliaš, Tomáš Kalina, Zoltán Ács

Predstavenie spoločnosti

Spoločnosť Verejné prístavy, a. s. (ďalej tiež „VPAS“) je akciová spoločnosť v 100 % vlastníctve Slovenskej republiky, ktorej jediným akcionárom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky.

Spoločnosť Verejné prístavy, a. s. vykonáva nasledujúce činnosti:

- zabezpečenie a vykonávanie prevádzky verejných prístavov a zabezpečenia prípravy a realizácie výstavby verejných prístavov vrátane spracovania krátkodobých a dlhodobých koncepcií ich rozvoja;
- zabezpečenie prevádzky, údržby a opráv, ako aj evidencie objektov a zariadení v územných obvodoch verejných prístavov;
- prenájom pozemkov v územných obvodoch verejných prístavov a ďalších činností, ktoré bezprostredne súvisia s nakladaním majetku v územných obvodoch verejných prístavov;
- vyberanie úhrad za používanie verejných prístavov;
- vytváranie podmienok na rozvoj kombinovanej dopravy vrátane manipulácie s nákladovými jednotkami kombinovanej dopravy.

Prioritným investičným majetkom

sú pozemky a zariadenia vo verejných prístavoch ohraničených územnými obvody prístavov schválenými ministerstvom. Svoje aktivity koordinuje so spoločnou európskou dopravnou politikou – presunom 30 % prepravy tovaru z ciest na železnice a vnútrozemské vodné cesty. Ostatné činnosti ako prekládka, remorkovanie plavidiel a podobne vykonáva partnerský operátor.

Úvod

Na úvod je potrebné upresniť aktuálne nastavenie vlastníckych vzťahov vo vymedzenom území verejného prístavu Bratislava. Verejné prístavy, a.s. je spoločnosť vo vlastníctve Slovenskej republiky (SR) a jej výlučným akcionárom je Ministerstvo dopravy a výstavby SR. VPAS vlastní pozemky vo vymedzenom území verejného prístavu, infraštruktúru (budovy, železnice, cesty, rozvody energie) a superštruktúru (prekládkové zariadenia) vlastní súkromná spoločnosť Slovenská plavba a prístavy, a. s. (SPAP).

Verejný prístav Bratislava, pre Bratislavčanov známa lokalita, sa rozprestiera na ploche 1,5 milióna m² na pôde Mestskej časti Ružinov, v katastrálnom území Nivy. Prí-

stav, samozrejme, nie v dnešnej podobe, bol súčasťou Bratislavy, resp. jej bezprostredného okolia od nepamäti. Raffelstettenský colný štatút zo začiatku desiateho storočia spomína soľ prepravovanú nemeckými obchodníkmi na lodiach po Dunaji až na trh Moravanov. Prístavná činnosť na našom úseku Dunaja má bohatú minulosť. Len pre zaujímavosť, dejiny druhého najväčšieho prístavu nachádzajúceho sa v Komárne, siahajú do 16. storočia, do obdobia protitureckých vojen.

Bratislavský prístav má stáročnú tradíciu, jeho moderná história sa ale začala písať na konci 19. storočia. V roku 1897 sa začalo s výstavbou terajšieho Zimného prístavu, ktorý ako už z názvu vyplýva, mal plniť ochrannú funkciu, teda funkciu zimoviska lodí, ktoré ich chránilo pred extrémne vysokou/nízkou vodou alebo ľadochodom (v časoch, keď ešte prístav zamrzal). Počas prvej Československej republiky sa prekládková činnosť ešte sústreďovala na hlavnom toku, približne v miestach dnešného osobného prístavu v centre mesta.

V roku 1896 akciová spoločnosť Apollo uviedla v Bratislave do prevádzky rovnomennú rafinériu, ktorá sa nachádzala pri dnešnom severnom nájazde na Most Apollo. Počas druhej svetovej vojny patrila rafinéria nemeckej spoločnosti I.G. Farben. V rokoch 1944 a 1945 bola zbombardovaná a spolu s bratislavským prístavom ťažko poškodená letectvom Spojených štátov amerických a tiež letectvom Červenej armády.

Po druhej svetovej vojne sa prekládková činnosť sústredila v prístave, dobudovali sa sklady, železnice, cesty a príslušné technické vybavenie. Časť tohto vybavenia (dva portálové žeriavy) je dnes národnou kultúrnou pamiatkou.

V 70. a 80. rokoch 20. storočia sa pre účely nákladnej prepravy vybudoval bazén Pálenisko.

Prístav ďalšie desaťročia slúžil a dodnes slúži okrem iného na prekládku hromadného sypkého (uhlie, železo, hnojivá), hromadného tekutého (palivá) a kusového (oceľové zvitzky) nákladu. Tomuto účelu zodpovedá aj jeho vybavenie.

Kultúrne pamiatky nachádzajúce sa v prístave

Bohatá história prístavu sa odráža v existencii mnohých kultúrnych pamiatok a prístav hrá dôležitú úlohu pri budovaní pamiatkového fondu. V praxi to znamená aktívny záujem príslušných orgánov vyhlasovať či už vybavenie prístavu, alebo jeho časti za kultúrne pamiatky. Za pamiatku sú dnes vyhlásené lodný výťah, prístavné sklady i samotný prístavný bazén. Vyhlásenie predmetu/nehnutelnosti za kultúrnu pamiatku má za následok jej zakonzervovanie a ak priamo neznemožňuje, tak minimálne výrazne obmedzuje akékoľvek zásahy. Obmedzenia sa navyše netýkajú iba predmetu samotného a ochrana je vnímaná v širšom kontexte. Ku kultúrnej pamiatke treba napríklad zachovať prístup, nerušený výhľad a podobne, čo môže obmedziť aj aktivity v jej okolí.

Kultúrne pamiatky umiestnené v prístave

Okrem kultúrnych pamiatok tvoriacich vybavenie alebo súčasť prístavu sa v prístave nachádzajú hnutelné kultúrne pamiatky, ktorých situácia je o niečo špecifickájšia. Najznámejšou je remorkér Štúrec, aktuálne umiestnený na lodnom výťahu. Nedávno v prístave umiestnili remorkér Zvolen. Vlastníkom, resp. správcom (majetku štátu) je Slovenské technické múzeum. Tu sa stretáva záujem budovať pamiatkový fond štátu a zveľaďovať bohatú históriu riečnej plavby na Slovensku so záujmom efektívne spravovať a rozvíjať prístav (taktiež majetok štátu). VPAS majú zákonnú povinnosť vyberať prístavné poplatky a udeľovanie výnimiek je vzhľadom na prísnu legislatívu obmedzené. Vznikajú tak dve konfliktné situácie:

- Slovenské technické múzeum, resp. správca kultúrnej pamiatky žiada o zníženie/odpustenie poplatkov za umiestnenie pamiatky v prístave, čo je zo strany VPAS kvôli legislatíve obmedzené. Navyše, pamiatka môže blokovať iné prístavné činnosti;
- Územie prístavu je priemyselným areálom. Verejnosť nemá do prístavu voľný prístup.

Na jednej strane teda máme pamiatky, ktoré chránime, na strane druhej správca pamiatok považuje náklady na ich umiestnenie v prístave za priveľké a prístup verejnosti k pamiatkam je obmedzený.

Stav prístavu a jeho budúcnosť

Prístav Bratislava však nie je skanzenom. Prebieha v ňom aktívna prístavná činnosť, manipulácia a prekládka tovarov, pohyb nákladných vlakov, automobilov i lodí. Špecializované spoločnosti vykonávajú údržbu plavidiel, iné subjekty zasa realizujú svoju podnikateľskú činnosť v prenajatých skladoch a budovách. Štatistiky prekládky dokazujú, že prístav má stále kapacity na zintenzívnenie prekládkovej činnosti, čo v konečnom dôsledku spolu so železničnou dopravou znižuje tlak na už dnes aj tak značne vyťažené cesty a diaľnice. Kapacita tlačnej zostavy štyroch nákladných člnov je približne 7 000 ton. To je ekvivalent 175 nákladných železničných vozňov alebo 280 kamiónov.

Dnešná podoba prístavu je výsledkom jeho dlhodobého podfinancovania. Nachádzame sa v bode, keď je potrebné definovať, ako sa bude prístav vyvíjať v budúcnosti. Oficiálnou stratégiou Európskej únie je dekarbonizácia nákladnej prepravy a tzv. *modal shift* (presun tovarových tokov z ciest na železniciu a vodné cesty). Z pohľadu uhlíkovej stopy a objemu prepraveného nákladu je vodná doprava najefektívnejšia a najekologickejšia. Jej hlavným nedostatkom je však fakt, že nedokáže s cestou a železnicou súperiť v tzv. princípe „*just-in-time*“. Kolísanie vodnej hladiny a nestálosť rýchlosti toku má za následok, že odchýlky dodacích lehôt sa rástajú na dni až týždne (pri cestnej

a železničnej doprave sú to v zásade hodiny). S tým sa však trh dokáže vyrovnávať a globálne trendy posilňujú potenciál vnútrozemských vodných ciest najmä pre kontajnerovú prepravu, prípadne distribúciu alternatívnych palív.

Ak má prístav naďalej plniť svoju úlohu a fungovať ako moderný logistický uzol, bude si vyžadovať značné investície a modernizáciu. Tu sa dostávame do konfliktu s budovaním pamiatkového fondu, kde stojíme pred otázkou, či zakonzervovať terajší stav, alebo pristúpiť k nevyhnutnej modernizácii.

Ako ďalej?

VPAS sú v kontakte a spolupracujú s najdôležitejšími stakeholdermi uvedenej problematiky, ako sú Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Pamiatkový úrad SR, Slovenská plavba a prístavy, a.s., Magistrát hl. mesta Bratislavy, Slovenské technické múzeum, Dopravný úrad a ďalšie záujmové združenia. Podporujeme budovanie pamiatkového fondu a sme presvedčení o jeho dôležitosti. Pritom je nevyhnutné vziať do úvahy tieto aspekty:

- Územie prístavu je definované ako územie pre prístavné činnosti nákladnej dopravy;
- Fungovanie prístavu v budúcnosti je podmienené jeho modernizáciou;
- Podpora vodnej dopravy je jednou z priorít Európskej únie;
- Ochrana pamiatkového fondu nesmie obmedzovať aktivity v prístavu, ale v synergii s partnermi ich rozvíjať;

- Budovanie pamiatkového fondu musí reflektovať dlhodobé strategické ciele štátu v kontexte medzinárodnej situácie;
- Vyhlásením národnej kultúrnej pamiatky ochrana nekončí, ale začína.

Zakonzervovanie súčasného stavu považujeme za nešťastné riešenie z týchto dôvodov:

- Malo by za následok znemožnenie obchodných aktivít v prístave a v konečnom dôsledku poškodenie hospodárskych záujmov štátu;
- Prístav by stratil svoj logistický potenciál v čase, keď celá Európa tlačí na posilnenie vodnej dopravy;
- Vyhlásením kultúrnej pamiatky ochrana nekončí, ale naopak, začína. Kultúrne pamiatky si vyžadujú, resp. v dohľadnej dobe budú vyžadovať značné investície zo strany vlastníkov/správco. Priorita takýchto investícií je však otázna.



Remorkér Šturec

Zdroj: Slovenské technické múzeum



Portálové žeriavy

Zdroj: Výpis z ústredného zoznamu pamiatkového fondu



Prečerpávací stanica so zariadením

Zdroj: Výpis z ústredného zoznamu pamiatkového fondu



Prístavný sklad

Zdroj: Výpis z ústredného zoznamu pamiatkového fondu

Pohľad na formovanie bratislavského nábrežia Dunaja z hľadiska zachovania identity mesta

Jana Gregorová

Príspevok nadväzuje na prednášku „Areál PKO – jeho význam a ochrana v kontexte identických lokalít mesta“ prednesenú v Zrkadlovej sále Primaciálneho paláca pod záštitou primátora Milana Ftáčnika 3. 6. 2011. Venuje sa stavu nábrežia a charakteristickej vedute mesta z konca 19. a začiatku 20. storočia. Porovnáva stav z roku 2011 a súčasnosť. Zamýšľa sa nad akceptovateľnou mierou prestavby identickej veduty mesta.

V dôsledku globalizačných tlakov sa čoraz viac stráca diverzita kultúrnych prejavov, charakteristická pre vyformované kultúrne oblasti sveta. Stráca sa rôznorodosť miest, ktoré ešte donedávna boli zaujímavé práve tým, že sa od seba odlišovali. Zažité formy boli nositeľom identity, boli symbolom domova tých, ktorí mesto zažívali – či už obyvatel'ov, alebo návštevníkov. Je zrejmé, že dlhoročnými nositeľmi identity boli práve historické jadrá, ktoré sa stáročia empaticky formovali v harmónii s prostredím, v ktorom vznikali. Aby sa hodnoty týchto historických jadier zachovali, spracovávajú sa koncepčné materiály, ktorých hlavným cieľom je ochrana identifikovaných hodnôt územia. Na tieto materiály by mala nadväzovať koncepčná územnoplánovacia

dokumentácia, ktorá definuje mieru ochrany a obnovy jednotlivých častí sídla, ako aj intenzitu jeho rozvoja.

V praxi sa však často stáva, že identifikované hodnoty historického sídla nie sú v územnoplánovacej dokumentácii dostatočne chránené. Nové intervencie realizované v mene rozvoja zachovanú identitu sídla však často nerešpektujú, ale naopak, úplne ju potláčajú.

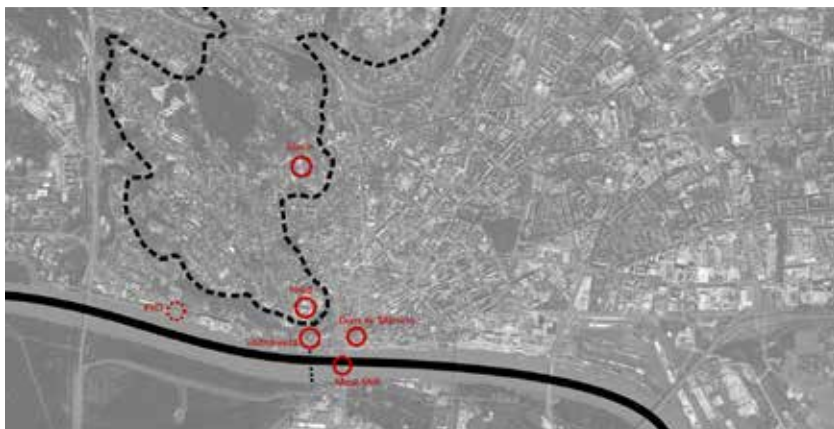
Zaniknutá ikonická veduta Bratislavy

Takýto problém v súčasnosti rieši aj hlavné mesto Slovenska, ktoré v dôsledku tlakov developerov stráca ikonickú siluetu mesta, vytvorenú v minulosti jedinečným formovaním sídla na okraji karpatského masívu pri toku veľrieky. Na hradnom kopci sa týčil hrad tvoriaci výraznú sídelnú dominantu a pod ním mesto so subdominantou kostola. Takáto zažitá skladba vytvárala po stáročia hierarchickú až ikonickú siluetu sídla. Jej jedinečnosť spočívala práve v kontraste dominant nad a pod hradným kopcom a v homogenite lineárnej zástavby mesta lemujúceho nábrežie rieky.

V tomto duchu boli definované aj urbanistické hodnoty historického

sídla v koncepčných materiáloch spracovaných po roku 2000 ako *Zásady ochrany pamiatkových území Mestskej pamiatkovej rezervácie a Pamiatkovej zóny Bratislava*. Tieto materiály v dobe, keď boli spracovávané, museli už zohľadňovať asanáciu celého Podhradia,

ako aj realizáciu mosta SNP, ktorý bol na mieste asanovaného územia realizovaný. Materiály spracovávali iba územia vymedzené ako pamiatkovo chránené, voči ktorým sa definovali aj chránené diaľkové pohľady. Nespracovávali fenomén industriálu, ktorý výrazne ovplyvnil



Identické prvky historického mesta Bratislavy vyplývajúce z geomorfológie terénu (zdroj 3)



Možnosť doplnenia identických oblastí historického jadra o nábregia (zdroj 3)

charakter historického mesta koncom 19. a začiatkom 20. storočia a zanechal na území mesta množstvo stôp, ktoré lineárnymi stavbami prepájali odľahlé časti sídla a formovali nábrežia Dunaja. Nedostatočné vymedzenie hodnotných území v dotyku s historickým jadrom bolo dôvodom, prečo súčasná výstavba v mestskej časti nábrežia Dunaja úplne zmenila vzhľad nábrežnej veduty historického jadra. Do polovice 20. storočia kontinuálne vytvá-



Asanovaný objekt PKO, tvoriaci súčasť homogénnej modernistickej oblasti nábrežia (zdroj – archív autorky)

rané nábrežie, ktorého jednotlivé oblasti začali mať svoj vlastný charakter, tvorilo (s výnimkou Nového mosta) lineárnu podnož, ktorá rešpektovala sídelné dominy. Tieto oblasti sa vyformovali do jasne identifikovateľných homogénnych celkov. Jednalo sa o oblasti modernistickej zástavby monofunkčných pavilónových a solitérnych objektov (areálov) v zeleni zaniknutého Podhradia ako súčasti Mestskej pamiatkovej rezervácie, nábrežia ako súčasti historického kompaktného mesta Pamiatkovej zóny, mestotvorného areálu Eurovea, pozostatku industriálnej zóny, a intaktne zachovanú industriálnu lokalitu Zimného prístavu.

Keď sa v 90. rokoch 20. storočia mesto vzdalo svojho vlastníctva pozemkov v Podhradí, nebolo možné optimálne regulovať zástavbu na týchto kľúčových územiach. Problematická zástavba Zuckermandla a Vydrice spolu s prezentáciou unikátnej archeologickej lokality Vodnej veže sa aj



Plánovaný objekt mediatéky a planetária – Dunajská kvapka – Cresco Group (zdroj 6)



Kontrastná štruktúra Zuckermandla, nerešpektujúca dominantné postavenie hradu (zdroj 7, 8)



Transformácia tvaru objektov novej Vydrice v snahe zmierniť kontrast pri napojení na zástavbu v MPR. Projekt Vydrice, Vydrice Development (zdroj 7,8)

napriek tomu, že sa nachádzala na území pamiatkovej rezervácie nezrealizovala v prospech zachovania hodnôt tejto najhodnotnejšej časti mesta. Taktiež sa nepodarilo zachrániť budovu PKO, napriek tomu, že spoluvytvárala ucelenú oblasť modernistickej zástavby tejto časti nábrežia.

Výstavbou River Parku 1 sa zahájila kontrastná, nekontextuálna zástavba Podhradia, pokračujúca až po zachovaný fragment pôvodnej zástavby v okolí kostola Najsvätejšej Trojice. Pôvodne homogénny charakter kontinuálne vytváraného nábrežia sa zmenil na heterogénny, nerešpektujúci linearitu zástavby na nábreží.

Pôvodne sa plánovalo, že nová vrstva pridanej zástavby by nemala presahovať výšku štyroch nadzemných podlaží (pôvodný koncept River Parku 1, dodržaný pri koncepte areálu Eurovey 1). Miera nekontextuálnej zástavby na nábreží vyvrcholila výstavbou výškových objektov (Eurovea II, Panorama City, obytný súbor Čulenova, Tower 115 a Eurovea Veža), ktoré v bezprostrednom dotyku s nízkopodlažnou zástavbou pamiatkovej zóny navyše prerušili linearitu konceptu nábrežia a oddelili tak lokalitu Zimného prístavu od ostatnej časti historického jadra, ktorej bol v minulosti súčasťou.

Napriek tomu, že nebol územne vymedzený rozsah zachovania

industriálnych stavieb na nábreví Dunaja, podarilo sa zachovať historizujúci charakter nového Starého mosta, Skladu 7 aj Domu lodníkov. Na petržalskej strane sa vyhlásením Sadu Janka Kráľa za Národnú kultúrnu pamiatku podarilo zachovať pôvodné objekty Arény, Leberfingera aj Aucafe, spolu s plochou parku. Momentálne sa rieši problém vyhlásenia Ochranného pásma lokality Zimného prístavu.

Na časti predmetných území sú v poslednom období vypisované architektonické súťaže, ktoré sa snažia rôznym spôsobom reagovať na danú situáciu. V mnohých návrhoch dominujú tendencie uplatniť environmentálne idey, ktoré však často nezohľadňujú vytrácajúce sa identické znaky územia. Bolo by preto vhodné, aby sa prehodnotil súčasný stav a vytipovali sa potenciály územia, v ktorom by ešte pozostatky in-



Nábrevie po výstavbe areálu Eurovea (zdroj – archív autorky)



Výškové budovy narúšajúce linearitu nábrevia, kontrastujúce s kompaktnou zástavbou PZ, zvyšujúce heterogenitu územia (zdroj – 13)



Výrazná identita historického prístavu ako intaktné územie majúce potenciál sa samo osebe stať exponátom (zdroj – archív autorky)



Návrh konverzie územia , ktorý dostavuje príľahlé územia prístavu nízkopodlažnou zástavbou a prístav samotný necháva vyníeť v jeho industriálnom výraze ako exponát (víťazný návrh študentskej súťaže CHEDDAR 19) (zdroj – 11)

dustriálneho charakteru nábrežia bolo možné rehabilitovať.

Návrh opatrení na ochranu hodnotných častí územia nábrežia

Ak by bola aktuálna požiadavka na eliminovanie heterogénneho charakteru nábrežia a obnovu

jeho industriálnej stopy v nadväznosti na historické jadro, musíme jasne definovať problémy, ktoré treba urýchlene riešiť a následne navrhnuť opatrenia na ich odstránenie. Bolo by potrebné:

- definovať potenciál územia oboch brehov nábrežia ako historickej stopy;
- prehodnotiť územia s pozo-

statkami industriálnej architektúry a posilniť ich industriálny charakter v celej línii nábrežia – najmä od Starého mosta cez Sklad 7 až po Zimný prístav;

- vymedziť a definovať charakter homogénnych oblastí na oboch brehoch nábreží medzi mostami ako celku (aj na petržalskej strane, minimálne v rozsahu Sadu Janka Kráľa);
- zachovať nízkopodlažnú pavilónovú zástavbu v dotyku s nábrežím (propelery, korzo, osobný prístav...);
- vnímať konverziu Zimného prístavu v kontexte zastavaného územia aj v krajinnom kontexte vodného toku Dunaja;
- vnímať konverziu v kontexte zástavby mesta – možnosť posilnenia industriálneho charakteru od Starého mosta;
- minimalizovať zástavbu v Zimnom prístave, nechať vyznieť jeho industriálny charakter v maximálnej miere – nájsť vhodnú funkciu pre takéto typ konverzie;
- prehodnotiť spôsob ochrany objektov, už vyformovaných



Podoba Fajnorovho nábrežia na prelome 19. a 20. storočia (zdroj – 2)

oblastí nábrežia tvoriacich historickú stopu mesta (modernistická zástavba, ochranné pásmo hradu-Podhradie, fragmenty industriálnej zástavby od Starého mosta po Zimný prístav). Zvážiť, ktoré z nich budú vyhlásené za NKP a ktoré za pamätihodnosti, konkretizovať typ legislatívnej ochrany – aj územnej;

- aktualizovať Zásady pamiatkovej starostlivosti pre Mestskú pamiatkovú rezerváciu aj pre Pamiatkovú zónu v kontexte s nábrežím Dunaja a inými identickými časťami mesta;
- až po aktualizácii typu a predmetu ochrany začať spracovávať aktualizáciu Územného plánu zóny.



Pozostatky industriálnej zástavby – Sklad 7 s koľajiskom – inšpirácia pre návrh nábrežnej promenády (zdroj – 2)

Čo dodať na záver....

Je zrejmé, že náprava tohto druhu by sa nestretla u všetkých zúčastnených strán s porozumením. Evidentné však je, že súčasná prestavba nábrežia nie je ideálna. Treba ju prehodnotiť a následne dôslednejšie zaregulovať v aktualizovanom územnom pláne. Po doterajších skúsenostiach však nie je jasné, či v danej situácii postačia iba zásady formou mäkkých regulatívov, alebo je potrebná tvrdá regulácia. Developeri chcú reguláciu čo najvoľnejšiu, starostovia a mesto vyžadujú prísnejšiu, i keď voľnejšiu ako doteraz.

Podľa odborníkov by mal byť nový územný plán postavený skôr na zásadách ako na tvrdej regulácii. Mal by predstavovať posun od dnešnej funkčnej regulácie ku priestorovej. Podľa starostov bratislavských mestských častí by sa regulácia rozvoja územia mesta mala sústrediť skôr na to, čo sa na danom území nemá stavať, než na to, čo sa stavať má.

Je zrejmé, že ďalší postup by mal mať participatívny charakter, ale

zároveň by mali byť zadefinované také limity, ktoré by daný neuspokojivý stav mohli aspoň čiastočne eliminovať.

Možno by mohlo byť riešením vypísanie urbanisticko-architektonickej súťaže na celé nábrežie a v danom kontexte definovať možnosti návratu industriálnej stopy od mosta Lafranconi po Zimný prístav. Stopa industriálu je typická pre celé (dnes, žiaľ, výrazne heterogénne) nábrežie a mohla by predstavovať zjednocujúci element. Idea priebežnej promenády s prepojením na vodnú hladinu Dunaja už dlho rezonuje tak v laickej, ako aj odbornej verejnosti. Ostáva len dúfať, že tento impulz na nápravu nebude u kompetentných vnímaný ako „sentiment“.

Poznámka: Autorka bola spoluriešiteľkou *Zásad ochrany a obnovy pamiatkovej zóny CMZ Bratislava*, keď ešte prestavba predmetného územia nebola realizovaná do takej miery, aby negovala charakter mestského úseku nábrežia Dunaja.

Použitá literatúra:

Bratislava Pamiatková rezervácia – Zásady ochrany pre vybrané sektory pamiatkovej rezervácie. Bratislava: KPÚ, 2012.

Zásady ochrany pamiatkového územia Pamiatková zóna Bratislava – centrálna mestská oblasť (MÚOP Bratislava 2011, hlavný koordinátor Jana Gregorová, KPÚ Bratislava 2015).

GREGOROVÁ, Jana: Prednáška na tému „Areál PKO – jeho význam a ochrana v kontexte identických lokalít mesta“, ktorá sa konala v Zrkadlovej sále Primaciálneho paláca pod záštitou primátora Milana Ftáčnika 3. 6. 2011.

GREGOROVÁ, Jana: Architektonické dedičstvo a jeho obnova v kontex-

te kultúrnej udržateľnosti. In: *Vědecké spisy vysokého učení technického v Brně*. Edice Habilitační a inaugurační spisy, sv. 717.

FOLTÍNOVÁ, Erika: *Fenomén kultúrnej identity v procese kultúrnej udržateľného rozvoja (aplikácia na historických štruktúrach tradičného typu)*.

Dizertačný projekt. Bratislava: FA STU, 2011

<https://bratislavaden.sk/projekt-na-mieste-byvaleho-pko-na-nabrezi-dunaja-stale-caka-na-povolenia/>

<https://www.google.com/search?q=nov%C3%A1+Vydrica&sxsrf=A-LiCzsayH4GqREeUJInuldXIHEtowCGUww:1662655611485&>

<https://vydrica.com/o-projekte/>

<https://ekonomika.pravda.sk/krajina/clanok/627739-vodna-veza-v-bratislave-dostane-novu-podobu-porota-vybrala-vitaza/>

<https://www.archinfo.sk/sutaze/vyhodnotene-archiv/vysledky-sutaze-bratislava-juzne-predmestie-a-staromestske-nabrezie.html>

<https://www.archinfo.sk/diela/urbanizmus/zimny-pristav-bratislava-revitalizacia-uzemia-nominacia-na-studentsku-cenu-cheddar-19.html>

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=202985425412881&set=a.202985402079550- kostol Najsv. Trojice v Podhradí>

<https://bratislava.sme.sk/c/22085247/investor-projektu-euro-vea-ii-caka-na-povolenie-od-mesta-elektricka.html>

Potenciál rozvoja územia bratislavskej železničnej stanice s využitím kultúrneho dedičstva

Peter Kallo, Michal Tunega

Vzťah Bratislavy a železnice trvá už vyše 18 dekád a siaha do druhej polovice 30. rokov 19. storočia. Za ten čas sa obidve strany vzájomne pozitívne i negatívne ovplyvňovali, čo sa v konečnom dôsledku vždy prejavilo na usporiadaní železničných tratí v Bratislave, resp. železničnom uzle Bratislava. Z výsledkov tohto vzťahu sa do dnešných dní zachovalo viacero pamiatok, ktoré dokumentujú nielen rozvoj železničnej siete v Bratislave, ale aj zánik niektorých tratí, ktoré kedysi pretínali mnohé ulice v meste.

Prvé úvahy o železnici smerujúcej do Bratislavy súvisia s výstavbou železnice medzi Viedňou

a Krakovom, ktorú plánoval barón Rothschild. Rothschild dostal súhlas na výstavbu hlavnej trate 4. marca 1836 a už o tri dni neskôr, teda 7. marca 1836 podal žiadosť o povolenie výstavby odbočujúcej trate zo stanice Deutsch Wagram cez Marchegg do Bratislavy. Jej vznik môžeme tiež spojiť s nesmierne dôležitou udalosťou, akou bolo schválenie zákona č. XXV z roku 1836 o zdokonalení dopravných komunikácií medzi Pešťou a Viedňou a spojení týchto miest s jadranským prímorím či Haličou. Uvedený zámer baróna Rothschilda sa stretol najmä v Bratislave s takým priaznivým ohlasom, že skupina 16 šľachticov, veľkostatká-



Stanica konskej železnice v Bratislave
Zbierka ŽSR, Železničné múzeum SR

rov a veľkoobchodníkov z Bratislavy a okolia pod vedením baróna Walterskirchena navrhla výstavbu konskej železnice, ktorej cieľom malo byť zrýchlenie prepravy poľnohospodárskych produktov do Bratislavy. S prepravou osôb sa spočiatku vôbec neuvažovalo. Železnica mala spájať päť kráľovských miest Bratislavu, Svätý Jur, Pezinok, Modru a Trnavu a pomocou prvej uvažovanej trate aj Viedeň. Navrhovaná bola s využitím animálnej trakcie, pretože Uhorsko vtedy nedisponovalo dostatočne vyspelým priemyslom na výrobu tak zložitých strojov, akými boli parné rušne a vozne. V lete 1840 sa podarilo dokončiť zemné práce za Svätým Jurom, dokončila sa výstavba stanice v Bratislave a zabezpečilo sa 12 osobných vozňov. Skúšobná prevádzka sa na úseku Bratislava – Svätý Jur začala 24. septembra 1840 a 4. októbra 1840 sa rozbehla aj prevádzka pre verejnosť. Pre problémy sprevádzajúce výstavbu bol celý úsek až po Trnavu sprevádzkovaný až 1. júna 1846.

Druhá železnica, aj keď pôvodne plánovaná ako prvá, viedla do Bratislavy z Marcheggu a vďaka napojeniu na Severnú dráhu cisára Ferdinanda bolo možné priame spojenie s Viedňou. Pôvodný zámer, aby trať do Bratislavy odbočovala zo stanice Deutsch Wagram bol zmenený a odbočka do Marcheggu bola nakoniec napojená v stanici Gänserndorf. Takisto ani trasovanie železnice do Bratislavy nebolo spočiatku jednoznačné. Jednak zástupcovia Severnej dráhy cisára Ferdinanda spočiat-

ku uvažovali, že trať po prekročení Dunaja pri Marcheggu a krajinskej hranice bude pokračovať cez Devínsku Novú Ves a Devín po brehu Dunaja až do centra Bratislavy, na druhú stranu sa o trať do Bratislavy začalo zaujímať aj konzorcium baróna Sinu, ktoré uvažovalo o spojení Viedne a Győru po pravom brehu Dunaja s odbočením do Bratislavy. Konzorcium získalo vo februári 1836 súhlas na začatie stavebných prác a 2. januára 1838 aj koncesiu na predĺženie trate z Győru cez Pešť do Terstu. Dňa 17. marca 1837 získalo súhlas na začatie predbežných prác na trati z Marcheggu do Bratislavy aj konzorcium Mórica Ullmana. Situáciu vyriešil až nedostatok peňazí a niekoľkoročný odklad. Obrat k lepšiemu nastal až v roku 1844, keď 24. januára boli odsúhlasené stanovy Uhorskej centrálnej železnice, a táto potom 16. mája získala koncesiu na výstavbu a prevádzku siete železníc od krajinskej hranice cez Bratislavu, Nové Zámky, Pešť po Debrecín a ďalej po Arad a Oradeu, s odbočkami do ďalších miest. Pre trať bol nakoniec zvolený smer Marchegg – Devínska Nová Ves – Lamač – Bratislava, pretože vedenie trate po brehu Dunaja do centra už nebolo možné z dôvodu hustej zastavanosti južnej časti Bratislavy.

Výstavba železnice bola vzhľadom na prekonávanie náročného terénu dokončená v roku 1848. Prvá skúšobná jazda sa uskutočnila v noci 9. augusta a 20. augusta 1848 bol z Marcheggu do Bratislavy vypravený prvý slávnostný vlak ťahaný parným rušňom „Bihar“.

A práve v tej dobe sa začala písať aj fyzická/reálna história bratislavskej Hlavnej železničnej stanice, ktorá vznikla na pozemkoch veľkej uršulínskej záhrady a sčasti na násype horniny vyťaženej pri razení tunela. Samotná stanica bola budovaná ako hlavová, pričom ukončenie stanice tvorila dominantná prijímacia budova, s ktorou sa aj dnes stretávame na rohu Pražskej a Šancovej ulice. Dve koľaje, ktoré vychádzali z vtedy dvojkoľajného tunela, sa vetvili na tri, z ktorých jedna prechádzala okolo skladu tovarov a z nej odbočovala koľaj do depa na točňu. V depe sa nachádzala dvojkoľajná remíza. Za ďalším skladoom malo koľajisko už 5 koľají, z ktorých dve končili zarážadlom. Zvyšné tri koľaje končili zarážadlom pred prijímacou budovou pod dreveným prístreškom.



Prijímacia budova stanice prvej parostrojnej železnice v Bratislave v súčasnej podobe
Zbierka ŽSR, Železničné múzeum SR

Prvým zásadným zásahom do stanice bola výstavba plánovaného železničného spojenia smerujúceho z Bratislavy do Pešti. Tu, vzhľadom na nie veľmi šťastné riešenie umiestnenia hlavovej stanice na násype, boli projektanti nútení vytvoriť nové koľajisko. Dô-

vodov bolo viacero, avšak hlavným bola podmienka plynulého napojenia novej železnice z Pešti na existujúce koľajisko. Výsledkom bola prestavba koľajiska a vybudovanie novej železničnej stanice v oblúku smerujúcom na sever od vyústenia železnice z tunela. Práve v súvislosti s dostavbou novej železničnej stanice vznikol aj názov Bratislava hlavná stanica. Výstavba železničného spojenia Bratislavy s Pešťou bola rozdelená na jednotlivé úseky. Prvým bol úsek Pešť – Vác otvorený 15. júla 1846, druhým úsek Vác – Štúrovo otvorený 16. októbra 1850 a tretím úsek Štúrovo – Bratislava otvorený 16. decembra 1850. Spreádzzkovaním tohto železničného spojenia sa zmenila aj organizácia dopravy na bratislavskej stanici. Výstavba nového koľajiska, prevádzkových budov a samotná železničná doprava pomaly, ale isto poukázala na nie veľmi ideálne možnosti využitia vtedajšej prijímacej budovy a samotnej hlavovej stanice. Spočiatku sa cestovné lístky predávali v starej budove a cestujúci prechádzali na nástupištia novej stanice, ale už okolo roku 1860 bola



Bratislava hlavná stanica okolo roku 1870. Vľavo je vidno ešte pôvodnú drevenú prijímaciu budovu
Zbierka ŽSR, Železničné múzeum SR

v blízkosti nového koľajiska postavená drevená prijímacia budova. Dodnes je jej vzhľad zachytený len na jedinej známej fotografii vyhotovenej okolo roku 1870.

Dôležitým medzníkom v histórii bratislavskej Hlavnej stanice sa stal rok 1871. Na mieste spomínanej provizórnej drevenej budovy bola postavená nová prijímacia budova v klasicistickom štýle. Jej zadávateľ, StEG – Rakúska spoločnosť štátnych železníc, ju nechal postaviť podľa projektu staviteľa Ignáca Feiglera ml. Jeho veľkolepé dielo však dnes môžeme obdivovať už len na dobových fotografiách či pohľadniciach. K samotnému projektu sa doposiaľ nenašla stavebná dokumentácia. Len na základe dennej tlače a malého množstva archívneho materiálu sa dozvedáme o stavebných zmenách, ktoré ju postihli v neskorších rokoch.



Porovnanie plánov stanice z roku 1848 a po vybudovaní Feiglerovej prijímacej budovy z roku 1874 (Zbierka ŽSR, Železničné múzeum SR)

Z dôvodu nárastu prepravy na bratislavskej Hlavnej stanici bolo potrebné rozšíriť nielen stanicu, ale aj prijímaciu budovu. Prvá väčšia prestavba prijímacej budovy sa uskutočnila v roku 1889, ešte počas vlastníctva Rakúskou spoločnosťou štátnych železníc. Skúmajúc dochované dobové zábery sa môžeme len domnievať, že tento zásah bol zameraný najmä na úpravu vnútorných priestorov.

Druhá veľká prestavba prijímacej budovy sa uskutočnila už počas správy Uhorskými kráľovskými štátnymi železnicami (MÁV) po zoštátnení. Jej realizácia sa konala v rokoch 1903 – 1905 v troch etapách, ktoré boli zamerané na zväčšenie prijímacej budovy, zmeny jej vnútorného usporiadania, zlepšenie vybavenia pre cestujúcich verejnosť, predĺženie nástupíšť a doplnenie elektrického osvetlenia. Prestavba sa tentokrát výrazne dotkla fasády budovy, pričom na priečelí hlavnej lode boli použité nové stavebné a výtvarné prvky. Nadstavba lode, zmena vstupu do budovy, prestavba vnútorných priestorov, umiestnenie uhorského erbu a nápisu *Magyar kir. allamvasuták* boli jedny z hlavných zmien. Toto nové stavebné prevedenie prijímacej budovy však bolo považované len za dočasné. Budova prestávala postupom času pre stále narastajúci počet cestujúcich vyhovovať.

V období medzi prvou a druhou prestavbou prijímacej budovy ale došlo k zásadnej zmene na vstupe na Hlavnú stanicu. Pôvodný dvojkoľajný tunel prestal svojím usporiadaním, ale najmä nepriaznivým



Podoba prijímacej budovy bratislavskej Hlavnej stanice po úpravách z rokov 1903 – 1905 (Zbierka ŽSR, Železničné múzeum SR)

vplyvom nadložia tunela vyhovovať a bolo rozhodnuté o jeho rekonštrukcii. Práce sa začali v lete 1899, ale skomplikoval ich zával, ku ktorému došlo 18. januára 1900 vplyvom posunu hornín v okolí tunela. Prvý vlak po rekonštrukcii prešiel tunelom 8. marca 1902. Už predtým však bolo rozhodnuté, že tunel nebude zrekonštruovaný do pôvodnej dvojkoľajnej podoby, ale bude vybudovaný druhý jednokoľajný tunel. Výstavba nového tunela začala 15. decembra 1900 a ukončená bola 14. októbra 1902 komisionálnym prevzatím. Treťou väčšou prestavbou pre-



Práce na rekonštrukcii tunela medzi bratislavskou Hlavnou stanicou a Lamačom, rok 1901 (Archív mesta Bratislavy, Zbierka ŽSR, Železničné múzeum SR)

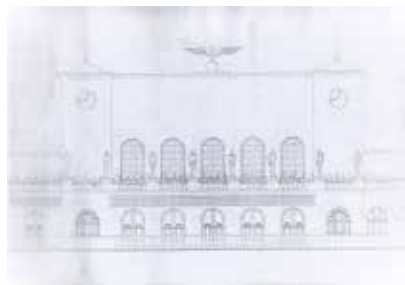
šla staničná budova v období od druhej polovice 30. do prvej polovice 40. rokov 20. storočia. Presnejšie povedané, s jej prestavbou sa začalo v roku 1936.

Investícia bola rozdelená na dve časti. Prestavba a zveladenie samotnej prijímacej budovy a prednádražia tvorili prvú investíciu a druhá investícia sa týkala prestavby koľajiska, kde sa čakalo na spustenie prevádzky v novom depe s novým odstavným koľajiskom. K tomu došlo 25. júna 1931. Staré rušňové depo sa zbúralo v októbri 1931, čím sa podarilo vytvoriť miesto na rozšírenie koľajiska. Tento projekt rátať s výstavbou vyvýšených nástupíšť s podchodmi a výťahmi. Práce vyhrala firma Lana. Nástupištia boli odovzdané do užívania 24. augusta 1941.

Práce na budove boli po vyhodnotení ponúk zadané firme Nekvasil. Realizácia samotnej obnovy prijímacej budovy bola zahájená 26. augusta 1936. Dozor na stavbe zabezpečoval I. odbor Bratislavského riaditeľstva ČSD v zastúpení železničného radcu Ing. Halíka. V roku 1942 boli práce na budove rozšírené aj na prístavbu a adaptáciu poštovej budovy susediacej s hlavnou prijímacou budovou. Z dôvodu zjednotenia prvkov na fasáde bola na keramický obklad vybratá rovnaká firma ako pri obnove hlavnej prijímacej budovy. Zo zachovaného archívneho materiálu sa dozvedáme, že práce na fasáde a sokloch boli začaté 12. apríla 1937 a dokončené 31. októbra 1945. Samotná kolaudácia sa však uskutočnila až 28. februára 1947 v prítomnosti riaditeľa firmy Ke-

ramika s.r.o. Miroslava Kobylku a zástupcov Bratislavského riaditeľstva štátnych železníc. Vzhľad prijímacej budovy bol riešený podľa návrhu, ktorý vypracoval architekt Antonín Parkman. Architektonický návrh, technická správa a rozpočet boli vyhotovené v roku 1938. Presnejší dátum ani okolnosti zadania projektu práve tomuto architektovi však nie sú známe. Podľa projektu malo vonkajšiu fasádu zdobiť 8 soch a symbol železnice v podobe okrídleného kola. Vnútrohá hala mala byť vyzdobená obrazmi z farebnej keramiky. Tie mali zachytávať motívy slovenských miest – na ľavej stene malo byť vyobrazené mesto Sliač a Rajecké Teplice, na pravej Trenčianske Teplice a Tatranská Lomnica a na čelnej Piešťany. Na vstupnú stenu bolo navrhnuté umiestniť dva námety stvárnajúce erb mesta Bratislavy a znak Slovenska. Projektová dokumentácia

návrhov obrazov z keramiky bola vyhotovená v októbri 1938. Pôvodný návrh vyzdobit balustrádu priečelia budovy 8 sochami bol neskôr skresaný na 4 trojmetrové sochy. Na riešenie sochárskej výzdoby vypísali železnice v roku 1938 užšiu súťaž. Termín uzávierky bol stanovený na 21. jún 1938, neskôr bol posunutý na 16. august 1938. Oslovení sochári mali zaslať model v mierke 1:30, pričom každý návrh bol honorovaný sumou 1000 Kč.



Náčrtok umiestnenia 8 soch na priečelí prijímacej budovy (Zbierka ŽSR, Železničné múzeum SR)



Dobový náčrtok obrazov z roku 1938 zachytávajúcich Trenčianske Teplice a Tatranskú Lomnicu (Zbierka ŽSR, Železničné múzeum SR)

K samotnému vyhodnoteniu návrhov došlo až v roku 1939. Komisia na výber víťaza súťaže sa zišla 14. októbra 1939 v zložení Ing. Ivan Viest, šéf prezídia Ministerstva dopravy a verejných prác, Ing. Štefan Janšák, vládny radca, Ing. Alexander Dérer, vládny radca, Ing. Ján Bzdúch, Dr. Mikuláš Dohnal, prezident Slovenských železníc, Ing. Ján Slávik, riaditeľ bratislavského Riaditeľstva štátnych železníc, Ing. Vojtech Štefko, hlavný radca, Ing. Anton Horák, technický radca, Ing. Valerij Žondecký, hlavný technický komisár a ako

odborný poradca akademický sochár Miroslav Motoška.

Zo siedmich sochárov, ktorí boli pôvodne prizvaní do súťaže, sa jej napokon zúčastnilo päť. Tí predložili sedem ideových návrhov. Dva návrhy zaslali sochári Róbert Kühmayer a Ladislav Majerský, po jednom sochári Vojtech Ihrský, Alojz Rigele a Ján Koniarek.

Skôr ako sa komisia začala zaoberať jednotlivými návrhmi, rokovala o materiáli, z ktorého by mali byť sochy vyhotovené. Kvôli pôrovnosti, ktorá by mohla spôsobovať problémy pri poveternostných zmenách, nebol doporučený travertín. Ako lepšie riešenie bol navrhnutý pieskovec. Bronz, ktorý bol na tento účel vo všeobecnosti považovaný za najvhodnejší, bol vzhľadom na hospodársko-politickú situáciu zamietnutý, rovnako ako nebola odporúčená ani keramika.

Víťazom súťaže sa napokon stal ideový návrh Jána Koniarka. Tento sochár činný už pred 1. svetovou vojnou sa po roku 1918 zapojil do viacerých verejných súťaží na monumentálne diela, z ktorých mnohé ostali len v modeloch. Všeobecne sa traduje, že to bolo spôsobené jeho nezáujmom o osudy diel, ktoré odoslal tej-ktorej porote. V prípade súťaže na výzdobu železničnej stanice v Bratislave by sa o tomto jeho postoji dalo polemizovať. Z odpovedí Riaditeľstva štátnych železníc v Bratislave z 15. septembra 1938, Osobného tajomníka ministra dopravy a verejných prác z 24. apríla 1939 a Ministra dopravy a verejných prác z 21. septembra 1939

adresovaných Jánovi Koniarkovi je zjavné, že sa o osud a výsledky súťaže aktívne zaujímal, a to vo všetkých troch prípadoch listami. Jeho umelecké riešenie výzdoby fasády budovy železničnej stanice v Bratislave predstavovalo 4 alegorické figúry. Mali vyjadrovať charakter tej-ktorej dopravy nielen svojím pohybom, ale aj sprievodným emblémom. Komponované boli tak, aby vzájomne vytvárali harmonický celok, ktorý vyjadroval úzke prepojenie železničnej dopravy s inými druhmi – dopravou leteckou, vodnou a cestnou. Jednotlivé spôsoby dopravy neboli znázornené reálnymi osobami (personifikovanými ako strojvodca, šofér, letec či lodivod), ale abstraktnými postavami znázorňujúcimi podstatu jednotlivých druhov dopravy. Boli stelesnením síl, ktoré boli pôvodcom pohybu. Ako materiál, z ktorého mali byť diela vyhotovené, navrhol Ján Koniarek pieskovec, ktorý sa, okrem odolnosti, vyznačoval aj schopnosťou získať prirodzenú patinu.

Oficiálne vyrozumenie o víťazstve v súťaži dostal Ján Koniarek od Riaditeľstva štátnych železníc v Bratislave 15. decembra 1939. Boli v ňom uvedené aj podmienky, ktoré mal autor víťazného návrhu dodržať. Sochy mali byť zhotovené podľa predložených a v porote ocenených náčrtkových modelov a podľa pripomienok obsiahnutých v zápisnici. Upravená mala byť socha predstavujúca cestnú dopravu. Ku každej soche mal byť zhotovený model v približne polovičnej veľkosti a po prehliadke modelu predstaviteľmi riaditeľstva

mal byť zhotovený sadrový odliatok. Všetky sochy mali mať jednotnú výšku 3 m a mali byť zhotovené z púchovského pieskovca v jednom kuse. Termín na zhotovenie a dodanie sôch bol stanovený na 1. júla 1940. Za dodanie jednej sochy mala byť vyplatená suma 22 500 Ks bez dane a bez zaplataenia lešenia a osadenia. S dozorom Jána Koniarka sa rátať aj pri týchto pomocných prácach.

Keďže termín dodania sôch bol viac než šibeničný, už v novembri 1939 začal Ján Koniarek korešpondovať s poslucháčom pražskej Akadémie výtvarných umení Františkom Petrašovičom. V podobnom duchu napísal 12. decembra 1939 aj sochárovi Fraňovi Štefunkovi do Martina. Pýtal sa ho, či mu na túto prácu nevie odporučiť vhodného kandidáta.

Rok 1940 sa niesol v znamení úrazu Jána Koniarka, čo bolo akiste jedným z dôvodov, že pôvodne stanovený termín 1. júl 1940, voči ktorému Koniarek protestoval od počiatku získania zákazky, nebol splnený. Problém však nastal aj so zmenou pôvodnej sumy za jednu vyhotovenú sochu, keďže 4. novembra 1940 oznámil Koniarek listom, že za sumu 16 000 Ks je ochotný vypracovať len jeden sadrový model s veľkosťou 1,5 m.

V roku 1941 bol k spolupráci na vyhotovení sôch prizvaný sochár František Gibala. Ten 18. marca 1941 predložil ponuku na vyhotovenie sôch v kameni podľa polovičných modelov, pričom žiadal dokonca sumu 60 000 Ks za jednu figúru, čo malo spolu so sadrovým modelom stáť 76 000 Ks. Takýto prudký

nárast oproti sume 22 500 Ks za jednu sochu vrátane sadrového modelu bol pre ministerstvo neakceptovateľný. Situáciu sa pokúsilo vyriešiť listom zo 7. júna 1941, keď navrhlo zadať Jánovi Koniarkovi zhotovenie sadrových modelov s veľkosťou 1,5 m podľa vypracovaných hlinených modelov a podľa pripomienok uvedených v zápisnici zo 14. októbra 1939 za cenu 16 000 Ks za jeden model s podmienkou, že Slovenské železnice sú oprávnené dať vyhotoviť z týchto modelov po jednom origináli z kameňa. Po vyhotovení sadrových modelov mali byť tieto prevezené na ministerstvo a železničný rezort mal vypísať užšiu súťaž na ich prevedenie do kameňa v priaznivej finančnej dobe a za spoluúčasti Jána Koniarka. Navrhli tiež, aby sa sadrové modely stali majetkom správy Slovenských železníc. Za sadrové modely sa malo platiť v dvoch častiach, 5 000 Ks ako preddavok a 11 000 Ks ako zostatok po jeho odovzdaní. Termín zadania vypracovania sôch do kameňa tak nebol známy.

S týmto návrhom Ján Koniarek súhlasil, žiadal však, aby sa sadrový model po použití vrátil späť do jeho ateliéru a ostal jeho majetkom. Odlievanie do sadry, na ktoré Ján Koniarek odporučil štukatéra z Vysokej školy technickej, sa zrejme uskutočnilo ešte koncom roku 1941. Ako prvá sa týmto spôsobom realizovala „socha vodnej dopravy“ a nasledovať mala „socha vzdušnej dopravy“.

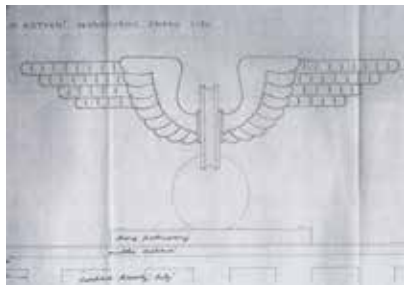
Niekde v tomto momente sa ďalší osud návrhu Jána Koniarka na výzdobu priečelia budovy železnič-

nej stanice v Bratislave stáva nejasný. Dve dokončené sochy boli údajne zničené počas vojnových udalostí v nešpecifikovanom depozite Ministerstva dopravy a verejných prác. Archívne dokumenty nachádzajúce sa v osobnom fonde Jána Koniarka zachytávajú na jednej z fotografií sadrový model prvej realizovanej sochy vodnej dopravy.

Po smrti Jána Koniarka sa dedičom jeho umeleckej pozostalosti stal jeho príbuzný Oskár Čepan. Od neho získala Slovenská národná galéria v sedemdesiatych rokoch Koniarkove diela spolu s príslušnou dokumentáciou, ktorá sa v súčasnosti nachádza v osobnom fonde Jána Koniarka. Súčasťou tejto akvizície boli aj 4 hlinené patinované modely – návrhy na figurálnu výzdobu železničnej stanice v Bratislave, pričom sa jedná o pôvodné súťažné modely cestnej, železničnej, lodnej a leteckej dopravy s veľkosťou 26 – 29,5 cm. Dva z nich, cestná a letecká doprava, boli v roku 1976 odliate aj do bronzu.

Z pôvodnej výzdoby bratislavskej Hlavnej stanice navrhnutej architektom Parkanom v roku 1938 sa realizoval len na fasáde umiestnený železničný symbol okrídleného kolesa. Návrh plastiky okrídleného kolesa s rozpätím viac než 4 m bol vypracovaný v roku 1938. Guľa, na ktorej bolo koleso postavené, má priemer 1,3 m. Vyhotovené bolo z patinovaného bronzu a jeho autorkou bola sochárka Helena Mandičová – Šinályová. Z troch architektonických prvkov, ktoré mali dotvárať výzdobu Hlavnej stanice,

sa tak len okrídlené koleso dostalo na svoje pôvodne určené miesto. Obrazy vo vestibule a sochy už také šťastie nemali.



Náčrtok okrídleného kolesa
(Zbierka ŽSR, Železničné múzeum SR)

Dnešný vzhľad bratislavskej Hlavnej stanice je však iný ako ten, ktorý naprojektoval architekt Antonín Parkman. Jej priečelie od mesta bolo rozšírené o prístavbu, ktorá ani trochu neladí s pôvodnou architektúrou. V roku 1987, keď sa projekt začal realizovať, to nebolo asi prioritné. Dôležité bolo uspokojiť cestujúcu verejnosť, čo pôvodná budova vzhľadom na obmedzenú kapacitu neumožňovala. Prístavbu sa podarilo dokončiť 31. januára 1992, keď bola celá prijímacia budova bratislavskej Hlavnej stanice daná do užívania. V ďalšom období sa na tejto stanici nezrealizovala žiadna zmena, ktorá by zásadnejšie ovplyvnila vzhľad prijímacej budovy. V rokoch 2000 – 2011 boli postupne zrekonštruované nástupištia a pri rôznych kultúrno-spoločenských príležitostiach boli opravované len jestvujúce drobné prvky.

O potrebe ďalšej prestavby brati-

slavskej Hlavnej stanice sa hovorí už mnoho rokov. Prístavba z prelomu 80. a 90. rokov 20. storočia, aj keď splnila svoju funkciu, tak je dlhodobo trňom v oku nielen turistov, ale najmä miestnych obyvateľov a nezodpovedá potrebám bežného európskeho hlavného mesta. Pokusov o zmenu bolo niekoľko. Najbližšie k realizácii mal projekt spoločnosti I.P.R. Slovakia, ktorý vychádzal z architektonicko-urbanistickej súťaže z roku 2002. Projekt mal riešiť okrem prijímacej budovy Hlavnej stanice najmä predstaničné námestie, Múzeum dopravy sídliače v priestoroch skladov č. 1 a 2 prvej parostrojnej stanice i dopravu

v príľahlej oblasti. Zámer sa však nepodarilo zrealizovať rovnako ako aj niekoľko ďalších neúspešných pokusov o riešenie problému. Dnes ostáva len veriť, že zatiaľ posledný pokus, ktorý „začal“ podpísaním *Memoranda o spolupráci pri realizácii projektu rozvoja Hlavnej stanice a jej príľahlého územia* uzatvoreného 7. februára 2022 medzi Ministerstvom dopravy, Železnicami Slovenskej republiky a hlavným mestom Bratislava bol ten správny krok, ktorým sa odstráni niekoľko desiatok rokov trvajúci nelichotivý stav bratislavskej Hlavnej stanice.

Použitá literatúra:

KUBÁČEK, Jiří. a kol.: *Dejiny železníc na území Slovenska*. 3. doplnené vydanie. Bratislava: Železnice Slovenskej republiky, 2013, 280 s.

SZOJKA, Ladislav: *Bratislava a železnice. Železnice v Bratislave do roku 1918*. Bratislava: HMH, s.r.o., 2010, 292 s.

BODNÁROVÁ, Katarína – KALLO, Peter: Bratislavská Hlavná stanica a jej výzdoba z roku 1938. In: *Pamiatky a múzeá*, 2012, roč. 61, č. 3, s. 57 – 62.

Potenciál rozvoja územia Hlavnej stanice

Jan Doubek

Téma železnice v meste a návrat koľajovej dopravy je súčasťou verejnej diskusie v západnej Európe už od sedemdesiatych rokov 20. storočia, keď sa začalo s výstavbou prvých vysokorýchlostných tratí a mestských tunelov vo viacerých metropolách.

Približne od deväťdesiatych rokov sa začali objavovať projekty, ktoré úplne zmenili pohľad na zapojenie staníc do mestskej štruktúry – využívali priestor železnice ako katalyzátor rozvoja územia donedávna dedikovaného čisto pre dopravnú funkciu, často vo forme industriálnych brownfieldov. V posledných

rokoch sa silnejúcim záujmom o udržateľnosť a o boj s klimatickou krízou získava tendencia návratu železnice nový impulz po celom svete.

Slovensko však zostáva v tomto smere pozadu a príznačným príkladom je práve aktuálny stav Hlavnej stanice. Hoci je stanica jednou z kľúčových vstupných brán do Bratislavy a na Slovensko a tvorí prvý dojem z hlavného mesta, jej súčasný stav nereflektuje potreby cestujúcich ani dopravy všeobecne.

Hlavná bratislavská stanica je dlhodobým problémom mesta. Na-





Limity v území

priek tomu, že je jej poloha vyhovujúca najmä pre jej blízkosť do centra mesta, stanica je výrazne obmedzená tým, že koľajisko je umiestnené v oblúku a oproti iným staniciam má preto výrazne kratšie nástupište, čo sa prejavu-

je hlavne na diaľkových spojoch. Koridor pre železničné teleso je, žiaľ, tiež šírkovu limitovaný a má obmedzené možnosti rozšírenia – zo severnej strany je ohraničený ulicou Jaskový rad a úbočím kopca, z južnej strany je obmedzený existujúcou výpravnou budovou. Situáciu ešte umocňuje fakt, že



Obmedzené investície do Hlavnej stanice



Nedostatočná kapacita nástupíšť Hlavnej stanice

sa do jej modernizácie investovalo len obmedzene, priestor je neprehľadný a má množstvo bariér, ktoré znemožňujú komfortný pohyb najmä ľuďom so zdravotným znevýhodnením alebo rodičom s deťmi. Taktiež kapacita výpravnej haly, podchodov a nástupíšť je nedostatočná.

Hlavná stanica patriaca Železničiam Slovenskej republiky nutne potrebuje komplexnú premenu a regeneráciu nadväzujúceho územia. Z tohto dôvodu ministerstvo dopravy, Železnice Slovenskej republiky a hlavné mesto podpísali vo februári *Memorandum o spolupráci pri realizácii projektu rozvoja Hlavnej stanice a jej príslušného predstaničného priestoru*. Zhodli sa na dočasných vylepšeniach, ktoré sa aktuálne začali realizovať, a tiež na potrebe komplexnej rekonštrukcie, ktorá posunie stanicu do 21. storočia. Cieľom je motivovať ľudí, aby viac cestovali verejnou dopravou. Na to je však

potrebné vytvoriť čo najlepšie podmienky, a to nielen vo vlakoch, ale aj v nadväznosti na fungujúcu mestskú infraštruktúru a v širšom zmysle na celé mesto.

Príklady zo zahraničia ukazujú, že najvhodnejší formát pre zásadnú revitalizáciu tohto kľúčového mestského územia a dopravného terminálu, kde všetky módy dopravy sú koncentrované čo najbližšie k stanici, je urbanisticko-dopravno-architektonická súťaž, ktorú zastrešuje Metropolitný inštitút Bratislavy.

Najdôležitejší faktor úspešnosti súťaže spočíva v dôkladnej príprave a najmä v zhode všetkých aktérov a strán na koncepcnej vízii, ktorá bude dostatočne robustná, aby dokázala absorbovať neskoršie zmeny vyplývajúce zo stále sa meniacich nárokov dopravy a zvyšujúceho sa komfortu cestujúcich. Súťaž teda bude možné vyhlásiť až v momente, keď sa všetky strany spoločne dohodnú na najlepšom variante dopravného riešenia, vďaka ktorému získa



Príklady staníc ako dopravného terminálu s integráciou rôznych módov dopravy

Bratislava moderný prestupný terminál s dostatočnou prepravnou kapacitou a s dobrým napojením na ostatnú dopravu.

Budúca hlavná stanica by mala byť tiež zelenšia, udržateľnejšia a bezpečnejšia s jednoduchým orientačným systémom, s čo najkratšími prestupovými a dochádzkovými vzdialenosťami z vlakových nástupíšť ku príslušným zastávkam MHD, parkoviskám, cyklotrasám či peším ťahom. Zároveň koľajisko by nemalo byť bariérou v území, ale naopak, treba docieľiť synergiu všetkých dopravných systémov. Územie by malo byť čo najviac priepustné a malo by nadväzovať na iné mestské štruktúry a skompaktňovať ich.

Lepšie využitie by mohol mať aj dominantný predstaničný verejný priestor a tiež samotná budova stanice. V iných metropolách lo-

kality takéhoto významu fungujú ako atraktívne verejné priestory pre stretávanie sa so známymi a poskytujúce rôzne služby.

Cieľom je tiež výrazné zníženie bariér v priestoroch stanice a úprava všetkých komunikácií a priechodov tak, aby boli bezbariérové a aby cestujúci prekonávali čo najmenej výškových rozdielov. V záujme zvýšenia komfortu by sa mali zväčšiť aj šírky vlakových nástupíšť. Aktuálne majú nástupištia šírku maximálne 6,5 metra, čo nepostačuje ani pre integráciu eskalátorov či výťahov, pričom štandardom aj v staniach regionálneho významu je šírka nástupištia 10 metrov a viac.

Poddimenzovaná je aj šírka podchodov – v moderných železničných staniach sú podchody riešené ako široké podzemné koridory, ktoré lemujú rôzne prevádzky, ako napríklad kaviarne, drogerie či menšie supermarkety.



Šírka nástupišť na Hlavnej stanici



Šírka nástupišť – príklady zo zahraničia

Mohli by sme dokonca povedať, že sa ťažisko stanice – v minulosti výpravná hala – presúva priamo pod (alternatívne niekedy nad) koľajisko a nástupište. Príklady z iných miest ukazu-

jú, že komplexné rekonštrukcie hlavných staníc trvajú roky a ani v prípade Bratislavy to nebude inak. V neďalekom Brne vlani po rokoch príprav vyhlásili výsledky architektonickej súťaže, v ktorej

Kde vystoupíte z vlaku v roce 2035?



Brno nové hlavní nádraží

Súťaž Brno Hlavné nádražie

zvíťazil návrh holandských architektov. Podľa aktuálneho odhadu má nová vlaková stanica v Brne fungovať od roku 2035. Komplexná regenerácia územia

hlavnej stanice a prestupného uzla je však nevyhnutná, ak má mať Bratislava v budúcnosti charakter modernej európskej metropoly.

Problematika dopravy v historických centrách miest

Katarína Smatanová, Andrea Šeligová

Úvod

Efektívny manažment dopravy a mobility je jednou z hlavných výziev, ktorým v súčasnosti čelí územné plánovanie u nás. Do ešte náročnejšej situácie sa dostávajú historické sídla – okrem naplnenia potrieb každodenného života obyvateľov musí historické sídlo, či jeho centrum, zvládnuť naplniť aj požiadavky vyplývajúce z potreby ochrany a zachovania historických hodnôt stavebného fondu, adaptácie na klimatickú zmenu a náporu turistického ruchu. Tieto neraz protichodné požiadavky nás vedú k nevyhnutnosti hľadania riešení nielen na mierke konkrétneho priestoru, ale z hľadiska dlhodobej udržateľnosti je nevyhnutné adresovať riešenia aj na mierke širšieho systému dopravy a kontextu daného miesta.

Príspevok v stručnosti pojednáva o problematike situácie dopravy v centrách miest Bratislavského samosprávneho kraja (BSK) s cieľom identifikovať charakter ich problémov a načrtnúť možné kroky a spôsoby riešenia smerom do budúcnosti.

Historické centrá

Historické centrá sú špecifické časti sídla s výraznou historickou,

kultúrnou a spoločenskou hodnotou. Často majú rastlú štruktúru s charakteristickou rozmanitosťou tvarov verejných priestorov, ľudské merítka, umelecky stvorené fasády – rôzne prvky, ktoré vytvárajú užívateľovi – návštevníkovi priestoru zaujímavé a atraktívne zážitky, priehľady a pohľady, ktoré pragmatické a racionálne priestory moderného urbanizmu neponúkajú. Historické centrá sú spravidla aj centrami spoločenského života, a tak často aj nositeľmi identity daného sídla – *genia loci*, ducha miesta – prostredníctvom ktorého sa obyvatelia „identifikujú“ so svojim prostredím.¹

Kým v minulosti boli historické centrá charakterizované obytňou, náboženskou a obchodnou funkciou, v súčasnosti sa musia prispôsobiť aj novej funkcii, akou je napríklad cestovný ruch. Samostatný problém však predstavuje adaptácia tohto typu urbanistickej štruktúry na zmeny, ktoré prichádzajú so zmenami technológií dopravy a vzorcov dopravného správania sa obyvateľov – čo je najmä v poslednej dekáde v BSK práve výrazná závislosť na osobnom automobile a každodenné dochádzanie za prácou.²

1 BAŠOVÁ, Silvia: *Identita vnútromestskej štruktúry*. Bratislava: Slovenská technická univerzita v Bratislave, 2015.

2 ŠVEDA, Martin – ŠUŠKA, Pavel: *Suburbanizácia: Ako sa mení zázemie Bratislavy*. Geografický

Doprava ako determinant rozvoja a obrazu sídla a regiónu

Doprava bola vždy neoddeliteľnou súčasťou sídla, resp. potenciálu jeho rozvoja. Aj dnes podobu miest determinujú technológie, ktoré umožňujú cestujúcim dochádzať do práce, resp. za cieľmi každodenných aktivít, za približne 30 minút (tzv. Marchettiho konštantu).³

Až do priemyselnej revolúcie existoval v podstate len jeden spôsob pohybu: pešo. Keďže služby boli sústredené v centre miest, okruh zástavby od centra mesta bol obmedzený na maximálnu pešiu vzdialenosť. Preto väčšina sídel danej doby nemala veľkosť viac ako 2 km. Nárast obyvateľov mestá uspokojovali smerom „dovnútra“ – zahusťovali sa. Pre väčšiu obyvateľov boli mestá v tomto období spojené so zlou kvalitou života, s extrémnou preľudnenosťou, nebezpečnými hygienickými podmienkami a s epidémiami chorôb. Aristokrati si síce udržiavali vidiecke sídla a vily, ktoré umožňovali pobyt v „zdravom prostredí“; ale aj pre tých najbohatších bolo cestovanie na dlhé vzdialenosti nepohodlné.

Situáciu radikálne zmenil až rozvoj železničnej dopravy. Okolo železničných staníc sa rozvíjali nové sídla. V tomto období dochádza aj

k výraznému rozvoju tých miest, ktoré boli napojené na železničnú sieť a dochádza k celkovému rozvoju na regionálnej mierke. Už v roku 1840 bola sprevádzkovaná prvá konská železnica na trati Bratislava – Svätý Jur – s ďalším rozšírením na Pezinok, Trnavu a Sereď (s obchádzkou Modry). Krátko nato bola spustená aj strojová železnica (1848) na trati Bratislava – Marchegg – Viedeň. Kľúčové spojenie tvorila aj trať Bratislava – Senec – Sládkovičovo – Štúrovo (1850), ktorá spájala Viedeň a Budapešť a umožnila rozvoj aj južnej časti regiónu, prepájajúc agrárne časti s hlavnými centrami monarchie.⁴

V 50. rokoch 20. storočia až po súčasnosť bola doprava poznamenaná rozvojom spojeným s automobilom. V centrách miest vidíme konflikty – komunikácie vybudované pre povozy, koče a chodcov boli čoskoro veľmi preplnené. V tejto dobe už aj v Československu vznikajú prvé plány na výstavbu rýchlostných komunikácií. Výstavba diaľnice smerom z Bratislavy do Trenčína začala už v roku 1972, diaľnica smerom do Brna okolo Stupavy a Malaciek bola otvorená v roku 1973. V súčasnosti sa práve s cieľom odľahčiť centrá miest a obcí buduje ďalšia trasa smerom na Dunajskú Stredú, plánuje sa tzv. Malokarpatský obchvat.⁵ Rozvoj rýchlostných

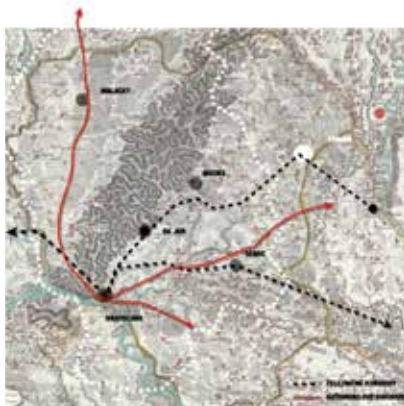
ústav SAV, Bratislava: Geografický ústav SAV, 2019.

3 NEWMAN, Peter – KENWORTHY, Jeffrey: Urban design to reduce automobile dependence. In: *Opolis*, 2006, roč. 2, č. 1.

4 PŠENKA, Tomáš: Faktory vplývajúce na vývoj železničnej siete Slovenska. In: *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 2009, č. 53, s. 47 – 60.

5 Bratislavský kraj. Dostupné na: <https://bratislavskykraj.sk/wp-content/uploads/2021/09/mapa-malokarpatsko-cesty.pdf>. 2022.

komunikácií síce môže mať za následok zlepšenie tranzitnej záťaže v jednotlivých sídlach, má však aj výrazný dopad nielen na krajinu, kde vytvára neprekročiteľnú bariéru, ale aj na sídla, ktoré sa tak stávajú dostupnejšími vo vzťahu k hlavnému mestu.

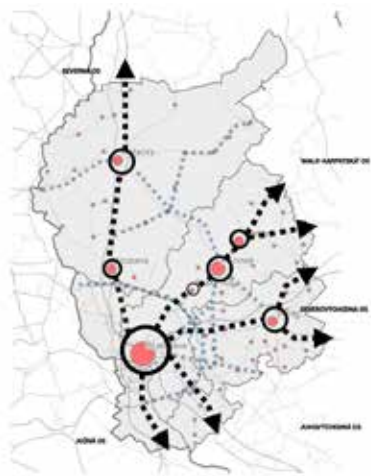


Rozvoj hlavnej dopravnej infraštruktúry vo vzťahu k sídlam BSK

Súčasná situácia historických centier na území BSK

Sídelná štruktúra Bratislavského samosprávneho kraja je vzhľadom na tento vývoj rozvinutá v 5 osiach. Menšie a stredné sídla nachádzajúce sa na týchto osiach gravitujú smerom k Bratislave, čo prináša nároky na dopravu osôb za každodenným dochádzaním do práce či tovarov.

Súčasne na území BSK evidujeme 3 mestské pamiatkové rezervácie a 12 pamiatkových zón, pričom



Rozvojové osi BSK vo vzťahu k sídlam

ešte veľa menších obcí a sídel má do určitej miery zachovaný aj svoj pôvodný historický charakter.⁶ Vo väčšine sídel sa historické centrá zhodujú aj s fyzickým centrom mesta, čo zvyšuje nároky na riešenia dopravy.

Sumárne je možné identifikovať nasledovné charakteristiky, ktoré ovplyvňujú stav a obraz centier miest a obcí BSK:

- denné dochádzanie obyvateľov do Bratislavy za prácou, ktorí z územia celého regiónu vo viacerých sídlach prechádzajú práve centrom;
- zvyšujúci sa záujem o rozvoj turizmu, ktorý v centrách spôsobuje zvýšenú potrebu uspokojiť čoraz viac návštevníkov;
- konflikt pri zachovaní a prezentovaní pamiatkových hodnôt historických štruktúr;
- potreba rozvoja – *genia loci*,

6 SR, P. <https://www.pamiatky.sk/pamiatkove-zony-a-rezervacie/pamiatkove-rezervacie/>. 2022 [1. 10. 2022].

identity miesta – najmä sídlam s rozvojom suburbánnej zástavby chýba centrum, čím rastie dôležitosť aj „historickej časti obce“, ktorá sa však práve pod tlakom dopravy často „stráca“.

Severná os

- charakteristická tranzitným charakterom spojenia ČR a SR (Bratislava), dôležitá z pohľadu prepravy tovarov;
- charakteristické centrami s postupne sa strácajúcim historickým charakterom: Malacky, Stupava.

„Malokarpatská“ os

- turistický charakter;
- každodenná doprava obyvateľov do hlavného mesta;
- doplnená aj o turistickú dopravu – nárazovú automobilovú, ale dôležité sú aj cyklonapojenia;
- prítomnosť Malých Karpát – rekreačný charakter, cyklodoprava;
- charakteristická centrami miest s pamiatkovo-chráneným jadrom: Svätý Jur, Pezinok, Modra.

Severozápadná os

- každodenná doprava obyvateľov do hlavného mesta;
- historický charakter centra narušený dopravným ťahom, stráca sa historický charakter: Senec, Bernolákovo.

Juhozápadná os

- transformácia vidieckych sídel pod náporom novej výstavby;
- dopravné ťahy prechádzajú historickými centrami, ktoré postupne strácajú svoj charak-

ter: Dunajská Lužná, Most pri Bratislave.

Južná os

- každodenná doprava obyvateľov do hlavného mesta;
- historický charakter centra narušený dopravným ťahom, ochrana pamiatkových hodnôt, ako napr. Rusovce.

Dobry manažment dopravy v historických centrách miest

Základné princípy dobrého manažmentu dopravy v historických mestách by mali zahŕňať toto:

1. Obmedzenia používania súkromných vozidiel

Osobné automobily spôsobujú v historických centrách asi najväčšie problémy, avšak ich absolútne vylúčenie z týchto priestorov nie je riešením. Aby centrum bolo aktívne, potrebuje mať aj trvale žijúcich obyvateľov. Tí musia mať možnosť prichádzať, zastavovať, nakladať a vykladať a tiež parkovať v blízkosti svojich domovov. Úplný zákaz prístupu osobných automobilov by mohol znamenať zatvorenie prevádzok v území. Je preto dôležité nájsť kompromis – a to v prvom rade vylúčenie tranzitných vozidiel, so zachovaním obmedzenia vstupu, prevádzky, parkovania pre obyvateľov i pre návštevníkov so zníženou schopnosťou pohybu na krátku dobu.

2. Zlepšenie, diverzifikácia a posilnenie siete pešieho pohybu

Smerovania riešenia mobility sa od 70. rokov 20. storočia – prioritizácie automobilov – posúvajú v súčasnosti k podpore pešieho pohybu ako udržateľného spôsobu mobility s výrazne pozitívnym ekonomickým dopadom. Teda, okrem navrhovania automobilových trás, navrhujeme aj „pešie trasy“ – ako jasne definované priestory určené najmä pre pohyb chodcov. V našej praxi to znamená vytváranie generelov pešej dopravy a definovanie hierarchie verejných priestorov a ich prioritizáciu pred automobilovou dopravou práve v hodnotných územiach.

3. Regulácia parkovania a vytvorenie záchytných parkovísk

Masívne parkovanie automobilov pozdĺž verejných komunikácií je jedným z najčastejších problémov, ktoré majú mestá vo všeobecnosti a historické mestá zvlášť. Každé zaparkované auto v historických štvrtiach s hustou zástavbou zaberá nielen veľa priestoru, no vytvára aj „vizuálny smog“, ktorý negatívne ovplyvňuje zážitok z inak vysoko atraktívneho prostredia historických centier.

Napriek tomu, že úplný zákaz automobilovej dopravy nie je možný ani vhodný, je možné plánovať v priestorových a časových súvislostiach – umožniť parkovanie napríklad v nočných hodinách, prípadne v závislosti od dňa v týždni aj pre premávku úžitkových vozidiel. Samostatným riešením pre tie centrá, ktoré sú zaťažené väčším množstvom návštev (obyvateľov či turistov), je vytvorenie záchytných parkovísk tak, aby sa

zabránilo vjazdu vozidiel nebytových priestorov do historických štvrtí.

4. Vytvorenie kvalitného systému hromadnej dopravy vrátane vhodného rozmiestnenia zastavení

V súčasnosti je jednou z hlavných prekážok, ktoré bránia zlepšeniu mobility obyvateľov a návštevníkov, nedostatočná kvalita hromadnej dopravy a nedostatočné zjednotenie mestskej hromadnej dopravy s medzimestskou hromadnou dopravou. Mnoho obcí v BSK zaznamenalo suburbaniizačný prímestský rast so silnou závislosťou každodennej mobility od centra mesta, ktorá sa však práve z týchto dôvodov realizuje osobným automobilom, a tak ovplyvňuje aj kvalitu priestorov historických centier, cez ktoré tieto dopravné toky prechádzajú. V tejto súvislosti má BSK spracované základné dokumenty územného plánovania (Územný plán BSK) či Regionálny plán udržateľnej mobility, ktoré vytvárajú výborný predpoklad pre odbremenenie záťaže v jednotlivých obciach BSK.

5. Strategické plánovanie celého sídla a okolia

Synergická realizácia riešení na mierke sídla je nevyhnutnou podmienkou úspešnosti akéhokoľvek parciálneho projektu. Toky ľudí a tovarov, ktoré sa nachádzajú v historických centrách, sú súčasťou tokov aj z ostatných častí sídla, preto je plánovanie rozloženia mobility v rámci celého sídla kľúčové pre udržateľnosť

akéhokoľvek parciálneho riešenia. Na mierke celého sídla je možné realizovať rôzne opatrenia – tak zmenu usporiadania cestného systému sídla, dočasné dopravné obmedzenia v potrebných periódach, obmedzenie premávky (vytvorením zón 30), ako aj zlepšenie služieb verejnej dopravy.

6. Postupné zmeny

Častým fenoménom, najmä pri opatreniach redukcie možnosti využívania osobných automobilov, je nesúhlas, či odpor práve zo strany ich užívateľov. Pre návštevníkov, ktorí boli zvyknutí navštevovať centrum pohodlným spôsobom využitím svojho auta, sa pri akejkolvek redukcii znižuje ich komfort. Je preto potrebné týchto užívateľov na nový stav postupne „naučiť“, „zvyknúť si“ a dovoliť tejto skupine zažiť pozitívne benefity z takejto zmeny. Vhodným postupom je napríklad realizácia postupných dočasných zmien – vyhradené priestory je možné uzatvoriť najskôr v čase najmenších náporov, napr. vo večerných hodinách alebo cez víkend. Ak sa riešenia osvedčia, frekvencia uzatvárania sa môže postupne zvyšovať. Prikladom môže byť postupné odstraňovanie automobilov a pretvárание priestoru Námestia SNP v Bratislave v rámci iniciatívy Živé námestie.⁷

7. Dôraz na integrované a kvalitné prevedenie stavebných zásahov

Návrh dopravnej infraštruktúry je

len čiastkovou súčasťou komplexného problému návrhu verejných priestorov. V prvom rade sa dopravné priestory musia navrhovať mestotvorným spôsobom – integruje sa aj s návrhom bezbariérových riešení, návrhom zelene, technických sietí, adaptačných opatrení a opatrení hospodárenia s dažďovou vodou.⁸ Riešenia v historických centrách musia dbať na zachovanie reprezentatívneho charakteru centra aj jednotlivých objektov, keďže tieto sú súčasťou identity obrazu miesta. Dôraz je preto nutné klásť aj na kvalitné materiálové a remeselné prevedenie akýchkoľvek stavebných zásahov.

8. Metodiky dobrej praxe

V historickom kontexte sa požiadavky na riešenia znásobujú náročnosťou danou podmienkami ochrany pamiatok, správou takéhoto územia (rozdelenie kompetencií medzi VÚC, samosprávou, Krajským úradom ochrany pamiatok, súkromnými investormi), potrebami danými klimatickou zmenou a pod. Pre projektantov a verejnosť táto komplexnosť prináša situáciu náročnú na zorientovanie sa. V tomto smere je vhodné podľa vzoru zo zahraničia využiť pomoc metodík – návodov dobrej praxe. Metodiky môžu obsahovať vhodné a inšpiratívne riešenia križovania, riešenia povrchov, osvetlení a pod. Ušetrí sa tým čas projektantom (aj dopravným) aj investorom, minimalizujú

⁷ Živé námestie. Dostupné na: <https://www.zivenamestie.sk/sk/>. 2021.

⁸ SMATANOVÁ, Katarína – VITKOVÁ, Ľubica – ŠELIGOVÁ, Andrea: *Architektúra mesta*. Bratislava: Spectrum STU, 2018.

sa opakujúce problémy i projekčné chyby.

Záver

Dopravná situácia je práve v kontexte BSK jednou z najaktuálnejších a súčasne najnáročnejších tém. Denné dochádzanie za prácou, ku ktorému sa pridružuje aj dochádzanie za rekreáciou, tranzit tovarov a ľudí nielen z celého Slovenska, ale aj z okolitého Česka a Maďarska, kladie na sídla BSK enormné nároky. O to viac náročná je situácia v obciach s historickým jadrom, ktorými tieto tranzity prechádzajú. Predkladaný príspevok mal za cieľ okrem charakteristiky tejto situácie aj načrtnúť možnosti, resp. základné princípy riešenia veľakrát konfliktnej situácie. Len riešenia, ktoré budú rešpektovať celú komplexitu tohoto problému – a teda brať ohľad aj na celkovú mierku sídla, zachovanie pamiatkových hodnôt a podporu *genia loci* či opatrenia smerujúce k adaptácií na klimatickú zmenu, budú môcť byť úspešné a udržateľné.

Danuvina Alacris, plavba rímskej veslice v rámci projektu Living Danube Limes v roku 2022

Margaréta Musilová

Roma Aeterna, Roma Invicta, Danuvina Alacris

S týmto pozdravom zavítala k nám na Slovensko v piatok 5. augusta 2022 rímska veslica s názvom Okridlený, oživený Dunaj – Danuvina Alacris.



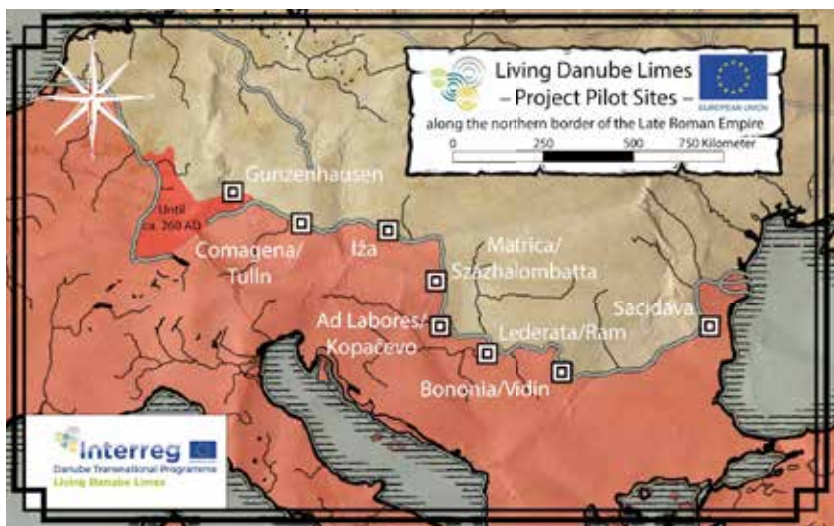
Danuvina Alacris
Foto: R. Švirec

Rieka Dunaj tvorila štyri storočia deliacu čiaru medzi Rímom a Barbarikom – tzv. *Limes Romanus*. Aj preto v jej okolí dodnes nachádzame desiatky rímskych lokalít. V provincii Pannonia Superior (Horná Panónia), do ktorej patril aj pravý breh Dunaja na našom území, ho kontrolovali X. légia vo Vindebonae a XIV. légia v Carnunte. Úsilíu Rimanov chrániť hranice ríše vďačíme za unikátne miesta, ktoré boli 30. júla 2021 po dlhoročnom

úsilí zapísané do Zoznamu svetového prírodného a kultúrneho dedičstva UNESCO pod názvom *Hranice Rímskej ríše – Dunajský limes*. Rímsky vojenský tábor (kastel) Gerulata v Bratislave-Rusovciach a rímsky vojenský tábor (kastel) v Iži dokazujú dlhodobú, približne 400-ročnú prítomnosť Rimanov na území Slovenska.

Ochranu hraníc nezabezpečovalo len pozemné vojsko, ale aj riečna flotila „*classis Flavia Pannonica*“. Jej poslaním na Dunaji nebol boj s nepriateľom v pravom zmysle slova. Jej význam spočíval v hliadkovaní, kontrole stavu rieky, mostov, brodov a v pravidelnom zásobovaní provincií. Preprava tovarov, ale aj vojakov po rieke bola v prvých štyroch storočiach pre Rimanov najefektívnejšou voľbou, pretože bola v porovnaní s ostatnými možnosťami menej náročná a rýchlejšia.

Projekt „*Living Danube Limes*“ (LDL), ktorý sa začal 1. júla 2020, spojil 10 krajín a 19 projektových partnerov. Jeho zámerom bolo zhodnocovanie kultúrneho dedičstva a podpora udržateľného cestovného ruchu prostredníctvom žitia spoločného dedičstva na podunajskom úseku rímskej hranice *limes*. Financovaný bol nadnárodným programom Interreg Danube Transnational



Poster k projektu Living Danube Limes s trasou lode po Dunaji a hlavnými zastávkami

Programme. Cieľom bolo vytvoriť základný kameň pre budúcu Kultúrnu cestu podunajského úseku *limes*, ktorá bude spájať všetky krajiny podunajskej oblasti a prepájať ich s obrovskou sieťou hraníc Rímskej ríše, ktorá sa tiahne od Hadriánovho valu vo Veľkej Británii, krížom cez Európu pri Rýne a Dunaji až k *limes* na Blízkom východe a v severnej Afrike v dĺžke viac ako 5 000 km.

Tieto ciele projekt riešil prostredníctvom štyroch hlavných tém, ktorými sú:

1. Archeológia a história;
2. Rímska veslica Danuvina Alacris;
3. Zoskupenia múzeí a informačných turistických a návštevníckych centier (Museum Cluster);
4. Ochrana kultúrneho dedičstva a zelený turizmus.

Naplnením cieľov sa dosiahne spoločná rímska značka pre podunajské krajiny, pripraví sa pôda pre kultúrnu trasu, vypracujú sa stratégie na zachovanie a riadenie kultúrneho i prírodného dedičstva a rozvoj ekologického a trvalo udržateľného cestovného ruchu.



Hranice Rímskej ríše – pamiatka svetového dedičstva UNESCO, projekt Limes Danube Brand

Všetky tieto aspekty LDL sú rovnako dôležité, vzájomne prepojené a priamo od seba závislé.

V rámci **prvej témy** bola vypracovaná charakteristika 600-ročnej rímskej prítomnosti pozdĺž Dunaja (v 5. a 6. storočí ešte pretrvával vplyv Východorímskej ríše na juhovýchode Európy). Taktiež bol vydaný sprievodca rímskymi archeologickými lokalitami, spracované rímske tradície a rímske rozprávačstvo (*storytelling*) a zorganizovaná letná škola archeológie v Srbsku.

Druhá téma bola nosnou. Na základe archeologických nálezov, obrazového a písomného materiálu, profesor starovekých dejín na nemeckej univerzite FAU (Univerzita Friedricha Alexandra) v Erlangene/Norimbergu Boris Dreyer vypracoval návrh na konštrukciu repliky rímskej drevenej veslice, zorganizoval dobrovoľníkov, ktorí sa zúčastnili aktivít od zotínania stromov v bavorských lesoch až po spustenie na vodu v Regensburgu. Samotná plavba bola vyvrcholením tohto projektu a obrovského úsilia všetkých zúčastnených. Rímska loď predstavuje symbolické prepojenie dávnej histórie s 21. storočím, spojenie krajín podunajského regiónu s minulosťou, keď boli súčasťou veľkej Rímskej ríše.

Tretia téma sa sústredila na vytvorenie klastra múzeí pozdĺž Dunaja, ich prepojenia a vytvorenie virtuálnych rekonštrukcií. Jej súčasťou sú aj festivaly živej histórie, či už ako sprievodné aktivity plavby rímskej lode v jednotlivých krajinách, alebo tzv. *Limes Day*. Po-

slednou **štvrtou témou** je zelený turizmus a ochrana kultúrneho dedičstva prostredníctvom mobilnej aplikácie, udržateľných zelených konceptov turizmu, vypracovania stratégií a ochrany rímskych pamiatok. Slovenskými projektovými partnermi sú Slovenská technická univerzita – Katedra architektúry a Mestský ústav ochrany pamiatok v Bratislave. Pridruženými partnermi sú Archeologický ústav v Nitre, Podunajské múzeum v Komárne a Múzeum mesta Bratislavy. Tieto vedecké inštitúcie sú dôležitou zložkou celého projektu, pretože ich vedci, bádatelia roky pracovali alebo ešte pracujú na výskume rímskych lokalít v Bratislave-Rusovciach a v Iži pri Komárne. Viac informácií o projekte je možné nájsť na stránke: <https://www.interreg-danube.eu>.

Stavba lode Danuvina Alacris

Nápad so stavbou lode vznikol síce už v roku 2016, ale realizovať sa začal až v roku 2020. Už spomínaný profesor Boris Dreyer má skúsenosti s podobnými experimentmi. V roku 2018 skonštruoval rímsku loď F.A.N. (Friedericiana Alexandrina Navis), ktorá je o niečo kratšia a napodobňovala rímske lode z 1. storočia.

Danuvina Alacris je replikou lode typu *lusoria*, vojenského hliadkovacieho člnu. Predstavuje rýchlu veslicu patriacu do skupiny monorém, vybavených iba jednou úroveňou veslárov. Vraky takýchto lodí sa našli v Nemecku v rieke Rýn pri Mainzi (*Mogontiacum*), pri stav-

be hotela Hilton v roku 1981. Dva z nich č. 1 a č. 5 slúžili ako vzor pre stavbu Danuviny a sú datované do druhej polovice 4. storočia. Dnes je možné vidieť zakonzervované vraky rímskych lodí v múzeách v Mainzi (Antikes Schiffsfahrt Museum), v Manchingu (Das Kelten Römer Museum) či v Xanten (Traiana) v Nemecku. V Holandsku, kde sa rieka Rýn rozvetvuje v širokom ústí do Severného mora, sa našlo veľké množstvo vrakov rímskych lodí rôznych typov. Dolnorýnsky *limes* tvoril dôležitú hranicu Rímskej ríše hlavne v prvých storočiach nášho letopočtu. V močaristom prostredí sa našli nákladné lode, pramice, ako napr. De Meern 1. Vystavená je v múzeu kastela Hoge Woerd v Holandsku. *Lusorie*, lode podobné lodiam z Mainzu, patrolovali tiež na Dunaji v 4. storočí n. l.



Pramica De Meeren 1 z Holandska
Foto: M. Musilová, MÚOP

Loď je celá drevená, dlhá 18 m, široká 2,8 m a váži 6 ton. Ponor Danuviny je 40 cm a pri zaťažení až 70 cm. Dubové drevo z 18 stromov, vysokých cca 21 m, sa použilo na stavbu trupu lode. Zoťaté boli na jeseň, aby malo drevo čo najmenej vlhkosti a ľahšie prešlo procesom vysušenia. Samotný výrub stromov sa konal od 9. do 14. novembra 2020. Žiaľ, covidová pandémia práce spomalila, preto musela byť použitá aj mechanizovaná technika na výrub a prevoz stromov. K opracovaniu dreva a stavbe sa pristúpilo 25. apríla 2021. Denne pracovalo približne 20 dobrovoľníkov. Veslá zo smrekového dreva



Projekt začína, dobrovoľníci pri prenášaní hranolov
Foto: M. Olgerdinger, FAU

boli vyrobené v rôznych dĺžkach, od 4,1 m až po 4,70 m. Ich tvar a materiál bolo možné určiť podľa zachovaných zvyškov, ale dĺžka sa nezachovala. Ich výroba a použitie bolo súčasťou experimentu. Dubové kormidlo sa skladá z dvoch častí. Podobné kormidlo je zachované v Archeologickom skanzene Archeon v Holandsku. Pochádza

zo známej lokality Alphen-Zwammerdam (*Nigrum Pullum*) v Holandsku. Štíty vyrobili z topoľového dreva a vyzdobili ich motívom



Kormidlo z Zwammerdamu
Foto: M. Musilová, MUOP

okrídlenej bohyně víťazstva Viktórie s palmovou ratoľestou v ruke. Inšpirácia prišla zo slávnej neskororímskej lokality v Sýrii Dura Europos. Zaujímavosťou je aj samotný náter lode vyrobený spôsobom enkaustiky. Je to klasický spôsob náterov antických lodí, pričom sa horúci včelí vosk zmieša s prirodzenými pigmentmi. Náter mal drevo samozrejme chrániť, ale aj loď robiť „neviditeľnou“ v ramenách rieky. Nástroje ako sekery, kladivá, píly, hoblíky boli všetky vyrobené podľa rímskych vzorov. Ako spoje boli použité železné klince, vyrobili ich 4 000 ks. Ukuté boli v replike rímskej vyhne. Loď má aj 7,2 m vysoký sťažň a štvorcovú



Repliky náradia
Foto: M. Olgerdinger, FAU

plachtu. Žiaľ, sťažň nemohol byť vztýčený a použitý počas plavby, čo bolo na škodu experimentu. Ani štíty nemohli byť počas plavby vystavené. Tento zákaz spôsobila nemecká poisťovacia spoločnosť, ktorá nechcela vystavovať loď riziku v prípade veľkého vetra. Priemerná rýchlosť je 6 – 9 km/h, maximálna 13 km/h. Denná plánovaná norma je 40 km.

Predok lode zdobí pár veľkých prenikavých očí. Tento zvyk vraj pochádza od Grékov, ktorí verili, že loď je živá a že vidí doďaleka. Na proxe lode púta pozornosť bocian. V Ríme totiž symbolizoval šťastie. Rímska III. légia *Italica*, pôsobiaca v dnešnom Bavorsku, mala takýto motív bociana na svojej štandarde.

Experimentálna plavba Danuviny Alacris

V zimných mesiacoch posledného projektového roku 2022 sa robil nábor na posádku lode prostredníctvom sociálnych sietí. *Danuvina Alacris* sa vydala 16. júla z Ingolstadtu na trojmesačnú plavbu dole Dunajom s medzinárodnou posádkou. Plavba bola označená



Nábor posádky, oznam na sociálnych sieťach

ako „Connecting Cruise“, pretože ju spája spoločná rímska história dunajského regiónu. Plánovaných bolo 8 turnusov, ktoré sa striedali po dvoch týždňoch. Neďaleko Ingolstadt, bavorského mesta na Dunaji, sa nachádza jazero Günzenhausen, pri ktorom bola loď postavená a odskúšaná. V deň „D“, však kvôli nízkemu stavu Dunaja, bola v Bavorsku zakázaná plavba akéhokoľvek plavidla po Dunaji. Loď vyplávala, aj keď nie doslovne. Danuvina musela byť prevezená až do Regensburgu cca 80 km nižšie pozdĺž toku rieky. Tam bola spustená na Dunaj. Loď mala pôvodne plánovaný 2 520 km dlhý úsek až do delty na Ukrajine v Izmaili. Vojsko na Ukrajine spôsobilo, že z programu vypadli zastávky na Ukrajine aj v Moldavsku. Z Nemecka pokračovala loď ďalej do Rakúska, cez krásne zákruty dunajských úžin a meandrov. Na Slovensko, k ústiú Moravy s Dunajom pri Devíne, priplávala v piatok 5. augusta 2022. Dôležitú



Šťastné vyloďenie na rieke Morave pri Devíne
Foto: J. Michel, STUBA

úlohu pritom zohral rakúsky kapitán lode Kurt Kernhuber, skúsený námorník, ktorý zvládol už rôzne situácie. Jedna taká nastala, keď sme očakávali veslicu pri Devíne. Pri sútoku rieky Moravy s Dunajom sa práve okolo 15.00 hod. stretli na kritickom úseku, kde mala Danuvina zabočiť do rieky Moravy, tri plavidlá: veľká pasažierska loď Viking, katamaran Twin City liner, obe idúce hore prúdom do Viedne, a naša lodička. Lode spôsobili veľké vlny, ktorým sa veslica musela vyhýbať. Kapitán, ale svojím ráznymi pokynmi a velením, dokázal vmanévrovať do ústia Moravy bezpečne, hoci hrozilo, že vlny loď otrieskajú o skalnaté pobrežie alebo ju prúd odnesie dole Dunajom. Od čakajúceho publika si vyslúžil veľkolepý potlesk. Pri kotviacich manévroch vypomáhali vodáci z TJ Tatran pod vedením Juraja Hargaša. Posádku pozostávajúcu zo 16 veslárov z rôznych krajín (Nemecka, Rakúska, Maďarska, Talianska, Veľkej Británie, Španielska a Česka) a kapitána privítal vicestarosta Devína Igor Prieložný. Starostka Ľubica Kolková zabezpečila mestskú políciu, ako aj

sponzorské občerstvenie od firmy Thebener – devínsky ríbezlák. Oficiálneho privítania sa zúčastnila ministerka pre investície a regio-



Posádka potúžená devínskym ríbezlákom
Foto: J. Michel, STUBA

nálny rozvoj Veronika Remišová, predseda predstavenstva BTB Vladimír Grežo, zástupkyňa talianskej veľvyslankyne Elisa Polsinelli, zástupcovia organizátorov MÚOP a STUBA, ako aj veľké množstvo zástupcov médií. Po privítacích prejavoch pani ministerky V. Remišovej, vedúceho katedry architektúry STU P. Paulínyho a organizátorky podujatia z Mestského ústavu ochrany pamiatok M. Musílovej išli veslári na prehliadku hra-



Privítanie posádky na Devíne. Sprava ministerka V. Remišová, M. Musilová, K. Krenhuber, P. Paulíny
Foto: R. Baranovič

du Devín, kde im Múzeum mesta Bratislavy zabezpečilo voľné vstupenky, ako aj výklad v anglickom jazyku. Po prehliadke hradu veslica odplávala za sprievodu množstva kajakov, veslíc a iných drobných plavidiel dole Dunajom do Karloveskej zátoky. Kapitán Juraj



Príchod do Karloveskej zátoky
Foto: R. Švirec

Hargaš zabezpečil skvelé a vrelé privítanie v priestoroch lodenice. Na nábreží hrala na ľudovú nôtu skupina Muzička, ktorej tóny počuli veslári už zďaleka. Vodáci pripravili bryndzové halušky a kapustnicu, čo účastníci obzvlášť ocenili. Každý účastník/veslár dostal tašku s potlačou podujatia, tričko, magnetku, ako aj program a informácie o Bratislave.

Druhý deň na Slovensku (sobota, 6. augusta) v Karloveskej zátoke

Po doobedňajších prípravných prácach v priestoroch lodenice Tatran bol za pomoci BKIS postavený stan, ozvučenie, veľkoplošná obrazovka a natiahnutý banner. Členovia OZ S.C.E.A.R robili rímsku stráž pri Dunaji, čo sa ukázalo

ako prezieravé, pretože nápor záujemcov bolo treba usmerňovať. Na poludnie sa začal samotný kultúrny program pre verejnosť. Niektorí diváci si vypočuli prednášku prof. Borisa Dreyera z Norimbergu o stavbe lode. Kolegovia zo Slovenskej technickej univerzity prezentovali LDL projekt, v rámci ktorého pripravili mobilnú aplikáciu a 3D vizualizácie rímskych pamiatok na Dunaji. Veslári s kapitánom umožnili obrovskému množstvu záujemcov plavbu na lodi v dunajskom ramene za prísnych bezpečnostných opatrení. O podujatie malo záujem veľké množstvo Bratislavčanov – podľa odhadov sa ho malo v ten deň zúčastniť okolo 1 000 ľudí. Poobede o 16.00 hod



Množstvo ľudí sa prišlo pozrieť na plavbu lode v Karloveskej lodenici
Foto: M. Musilová

sa Danuvina Alacris rozlúčila s Bratislavčanmi a tri hodiny sa plavila k brehom Danubiany v Čunove. Pri Moste SNP sa pripojili plavci z OZ Ľadové medvede, ktorí poskákali do vody a plavili sa za loďou. Všeobecne panovalo obrovské nadšenie, množstvo menších aj väčších lodí sprevádzalo veslicu dole Dunajom. Na záver dňa zakotvila pri Galérii moderného umenia Meulensteen Art Muse-



Plavci z OZ Ľadové medvede plávajú za veslicou pri Moste SNP
Foto: R. Baranovič

um Danubiana na dve noci. Aj pri Danubiane čakalo množstvo záujemcov. V nedeľu 7. augusta sme pre posádku pripravili program



Príchod k Danubiane v sobotu 6. augusta 2022
Foto: M. Musilová

v **Rusovciach-Gerulate**, našej jedinej bratislavskej UNESCO lokalite, ktorá je v správe Múzea mesta Bratislavy (MMB). Program, gladiátorske hry, antické tance a ochutnávku rímskych jedál pripravilo opäť Tovarišstvo bojových umení TOSTABUR. Zúčastnil sa ho aj jeho zakladateľ Peter Koza. Účastníkov privítala starostka MČ Rusovce Lucia Tuleková Henčelová a starosta Jaroviec Jozef Uhler. Jaroslava Schmidtová, archeologička z MMB, urobila prehliadku

novej expozície v priestoroch Múzea antiky. Jeden z účastníkov Daniel Usher pochádzal z Nemecka, z mesta Ladenburg (bývalé *Lopodunum*), odkiaľ do Gerulaty prišla jazdecká jednotka I ala Cannanefatum v 2. storočí n. l. Veľmi sa potešil zaujímavej náhode, vďaka ktorej prišiel možno prvý Cannanefát do našich končín po 1 800 rokoch. Po obede na dunajskom nábreží mohla medzinárodná posádka spoznať Bratislavu a oboznámiť sa s aktuálnou výstavou *Rimania a Slovensko* na Bratislavskom hrade.

V pondelok 8. augusta došlo ku kľúčovému momentu v plavbe lode po Dunaji na našom území. Približne od marca t. r. sme vedeli, že Danuvina nebude môcť prejsť čunovskou komorou do starého koryta Dunaja, kvôli plánovaným opravám, preto sme museli situáciu riešiť. Žeriav Vodohospodárskeho podniku vyzdvihol Danuvinu z vôd Dunaja a preniesol ju na nákladný čln, ktorý ju previezol po dunajskom kanáli až do Gabčíkova. Bola to napínavá situácia. Samotné zdvihnutie žeriavom sa muselo robiť podľa prísnych

predpisov staviteľov a nemeckej poisťovne. Báli sme sa, aby sa drevená loď nezlomila na polovicu a jej plavba neskončila na Slovensku. Podobné chvíle sme prežívali v Gabčíkove pri vylodení. Našťastie sa celý transport úspešne podaril a Danuvina priplávala do Iže v utorok 9. augusta. Tu ju čakalo pri piesčitých dunajských brehoch množstvo ľudí z celého okolia. Po prihovoroch starostu obce Istvána Domina, riaditeľa Pamiatkového úradu Pavla Ižvolta a riaditeľa Podunajského múzea v Komárne Jozefa Csütörtökyho sa začal pestrý program Rímskych slávností. Ľudia si mohli vyskúšať 3D okuliare a vidieť ruiny rímskeho kamenného tábora vo virtuálnej realite za doprovodu archeológa Jána Rajtára z Archeologického ústavu v Nitre a architektky Jany Minaroviech. Skupiny TOSTABUR z Bratislavy a LEGIO BRIGETIO z Komáromu zaujali svojimi bojovými ukážkami legionárskych cvičení či gladiátorských zápasov. Najviac ale zapôsobili antické tance, ukážky jazdeckých zručností a na záver pôsobivá ohňová show. Pri brehoch Dunaja, za zvuku cvrč-



Rizikantný manéver v Čunove
Foto: M. Varga



Dvaja kapitáni Kurt a Juraj
Foto: J. Michel

kov a krkajúcich žiab, v tichu tmavého večera a v blízkosti rímskeho tábora Iža, si jednoducho všetci museli zapamätať túto atmosféru. V stredu 10. augusta sme sa s dlho očakávanou Danuvinou lúčili pri brehoch Dunaja v Iži pri Komárne. S veslármi z rôznych kútov Európy sme nadviazali vrelé priateľstvá. Slovensko sa im zapáčilo a obľúbili si hlavne našu pohostinnosť a priateľskosť. S pozdravom *Roma Aeterna, Roma Invicta, Danuvina Alacris (Večný Rím, Neporaziteľný Rím, Okrídlená Danuvina)* sme ju so slzami odprevadili k prístávaciemu mólu. Ktovie, či sa podarí zámer, aby sme ju po niekoľkých rokoch mohli opäť privítať na Slovensku. Zámerom projektu je totiž

vystaviť loď pre verejnosť aspoň na jeden rok v každej krajine kaďiaľ plávala. U nás by to mohla byť Meulenstein Galéria Moderného umenia – Danubiana. Danuvina úspešne ukončila svoju dlhú púť v rumunskej Harsove 18. októbra 2022. Plavby sa zúčastnilo 200 veslárov z rôznych krajín sveta aj svetadielov, ako napr. z USA a Austrálie. Kto sa chce pokochať jej plavbou a súmernými pohybmi vesiel na slovenskom úseku Dunaja, nech si pozrie video, ktoré sme v rámci LDL projektu pripravili:

<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=ByNaica-DUFw>.



S kapitánom Kurtom a staviteľom lode Borisom Dreyerom som sa ťažko lúčila
Foto: R. Baranovič

Odporúčaná literatúra k stavbe rímskych lodí a plavbe v antike:

BOCKIUS, Ronald: *Die spätrömischen Schiffswracks aus Mainz. Schiffsarchäologisch-technikgeschichtliche Untersuchung spätantiker Schiffsfunde vom nördlichen Oberrhein*. Mainz: Römisch-Germanisches Zentralmuseum, 2006.

BOCKIUS, Ronald: *Schiffbau und Schifffahrt in der Antike*. Stuttgart: Theiss in Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 2007.

DREYER, Boris: A Scientific Adventure. Testing a F.A.N. Theory. In: *Ancient Warfare*, 2019, Vol. XIII, Part 2, s. 40 – 45.

DREYER, Boris: Ein neues römisches Boot wird gebaut. Das EU Interreg DTP projekt „Living Danube Limes“. In: *Denkmal Information*, Karwansaray Publishers Bayern. München, 2021, Nr. 176, s. 43 – 47.

DREYER, Boris – SPECK, Marcus: Farbe und Intention. Rekonstruktion antiker enkaustischer Bemalung auf der F.A.N. und DANUVINA ALACRIS. IN: *SKYLLIS*, 2021, roč. 21, s. 62 – 71.

HÖCKMANN, Olaf: Late Roman Rhine vessels from Mainz, Germany. In: *The International Journal of Nautical Archaeology*, 1993, Vol. 22, Issue 2, s. 125 – 135.

Európska kultúrna cesta sv. Cyrila a Metoda. Medzinárodná prezentácia histórie a kultúrneho dedičstva

Tatiana Mikušová

Tematickú Kultúrnu cestu môžeme vnímať aj ako „**pomyselný stroj času**“. **Odhaľuje minulosť, vysvetľuje dedičstvo a históriu v nadväznosti na súčasnosť.**

Nová politika udržateľného a zodpovedného rozvoja cestovného ruchu reflektovala na výzvy hektickej a uponáhľanej doby. Preto hlavne u mladej generácie, aktívne využívajúcej nové technológie, vznikol silný dopyt po „**slow destinations**“ a „**citta slow**“.

Vzniklo veľa nových produktov, ku ktorým nepochybne radíme aj kultúrne tematické cesty, ktoré sú vytvorené sieťou známych a neznámych miest z minulosti.

Stratégie najznámejších a najvyhľadávanejších turistických miest nastavili produkty s cieľom vyvieť návštevníka turisticky preplnených centier miest za novými poznatkami a zážitkami do ešte nespoznávaných, menej exponovaných oblastí (napr. Cesta Amsterdam). Týmto spôsobom sú vyskladané aj produkty tematických ciest s historickou témou.

Súčasťou takto nastavenej stratégie je aj **cielená** podpora prostredia vhodného pre inovácie cestovného ruchu a taktiež podpora konkurencieschopnosti SME segmentu.

Sektor cestovného ruchu je však mimoriadne citlivý na zmeny von-

kajšieho i vnútorného prostredia, čo sa razantne prejavilo aj s pandémiou COVID-19. Po rokoch nadpriemerného dynamického rastu turizmu zasiahla pandémia Covid-19 aj cestovný ruch úplne nečakane a veľmi tvrdo. Preto rozvoj tematických ciest ako komplexných produktov cestovného ruchu musí promptne reagovať na aktuálnu situáciu a formulovať opatrenia na prekonanie krízy v súvislosti s pandémiou COVID-19.

Predpokladá sa, že v oblasti cestovného ruchu sa v najbližšom období utvoria predpoklady pre rozvoj najmä domáceho cestovného ruchu. Jeho ciele sa sústreďujú hlavne na podporu lokálnej ekonomiky a takých foriem turizmu, ktoré sú realizovateľné aj s menšou koncentráciou účastníkov, resp. s dôrazom na zásadnú koordináciu návštevníkov v regióne (objavuje sa nový pojem **kontrolovaný turizmus**). V situácii, keď sa nepočíta so zahraničnými návštevníkmi, stojíme v súčasnosti pred novými výzvami: Ako rozšíriť a zatriktívniť ponuku pre domáceho návštevníka? Nová ponuka sa v súčasnosti už nemôže obmedziť len na niekoľko TOP lokalít so všeobecne známymi atraktivitami, ale musí ísť do hĺbky a ponúkať zásadné rozšírenie spektra zážitkov a vnemov, vrá-

tane tém považovaných doteraz za okrajové či nepodstatné. Práve tieto okrajové témy musia dostať „nový šat“ v podobe nových príbehov a nových atrakcií spojených s konkrétnymi itinerármi o programe. Produkty kultúrnych ciest sa preto môžu stať zaujímavou „nepozeranou“ ponukou aj pre domáceho návštevníka, pokiaľ bude takýto produkt vytvorený pútavo, s unikátnou ponukou atrakcií a služieb. Ak je kultúrna cesta súčasťou medzinárodnej kultúrnej cesty, môžu jej práve „rôznorodé jedinečné príbehy“ zapojených krajín dodať charakter jedinečnosti. Dôraz pri tvorbe produktu tematickej cesty sa kladie najmä na atraktivnosť a unikátnosť balíčka na danom konkrétnom mieste.

Európske kultúrne cesty

Tento fenomén vznikol v 70. rokoch minulého storočia, hlavne v západnej Európe. Kultúrne cesty sú postavené na spoločnom kultúrohistorickom dedičstve viacerých krajín. Úspech takýchto medzinárodných projektov je založený na viacerých faktoroch:



Zdroj: EUSDR (danube-region.eu)

podrobnej analýze, finančných zdrojoch, účasti aktívnych partnerov a spoločne vytvorenom akčnom pláne rozvoja postavenom na vytvorení významných, jedinečných a autentických zážitkov, ktoré kultúrna cesta sprostredkuje návštevníkovi.

Európska kultúrna cesta sv. Cyrila a Metoda je súčasťou makrostratégie „Danube Region Strategy“ v časti udržateľný turizmus.

Integruje 20 európskych krajín spätých so životom a poslaním týchto učencov.

Cieľom budovania kultúrnych ciest je sprostredkovať dnešnému človeku odkaz vychádzajúci zo spoločného európskeho kultúrneho dedičstva ako hodnotový prínos do spoločnej európskej kultúry. V tomto prípade je to významné dedičstvo vierozvestcov Cyrila a Metoda. V priebehu tisíc rokov nenásilným spôsobom



Zdroj: Cyril and Methodius Route (coe.int)

formovalo rozvoj silnej európskej štruktúry: formovanie kresťanskej kultúry, začiatky písma a literatúry a základ právneho štátu. Ich odkaz je stále aktuálnou inšpiráciou pre našu pamäť, vzdelanie, kultúru i náboženstvo, ale aj pre súčasných umelcov a tiež aktérov v turizme. Kultúrna cesta predstavuje dedičstvo v celom rozsahu, preto nemôže byť budovaná iba jej jedna línia, jednoduchá pútnická cesta. Európska kultúrna cesta sv. Cyrila a Metoda prepája výsledky medzinárodnej spolupráce vo výskume pri vzájomnom tolerovaní názorov, vysvetľuje historický význam spoločného európskeho kultúrneho dedičstva, ponúka propagáciu európskej identity medzi mladou generáciou a zameriava sa zároveň aj na súčasné umenie a kultúru. Prostredníctvom kultúrneho turizmu a trvalo udržateľného rozvoja Európska kultúrna cesta podporuje a rozvíja spoluprácu medzi mestskými a vidieckymi miestami, medzi rozvinutými i menej rozvinutými regiónmi. Takéto spájanie vytvára pre Európsku kultúrnu cestu autentickejšiu, unikátnejšiu a z pohľadu návštevníka nezabudnuteľnejšiu.



Cultural route
of the Council of Europe
Itinéraire culturel
du Conseil de l'Europe



Zdroj: Cyril and Methodius Route (coe.int)

Ciele kultúrnych ciest v destinácii

Prioritným cieľom z pohľadu cestovného ruchu je vyvolanie záujmu turistov, výsledkom ktorého je nárast turizmu. Na ťažiskové atraktivity a pamiatky trasy je zároveň naviazaný celý rad ďalších lokálnych zaujímavostí a služieb cestovného ruchu prinášajúcich návštevníkom regiónu pridanú hodnotu v podobe komplexnejšieho zážitku. Vzájomná previazanosť jednotlivých bodov záujmu na tematickej trase, ich dobrá dopravná dostupnosť či už verejnou, alebo individuálnou dopravou (s výnimkou objektov nachádzajúcich sa v prírode, ku ktorým samotný výlet predstavuje súčasť atraktivity takýchto objektov) a kvalita služieb cestovného ruchu spojených s jednotlivými pamiatkami sú z pohľadu návštevníka kľúčovými.

Pre rozvoj tematických ciest je však dôležitá nielen starostlivosť o samotné pamiatky a objekty záujmu, ale významnú úlohu zohráva aj budovanie verejnej a súvisiacej doplnkovej infraštruktúry, celoročná prístupnosť jednotlivých objektov a adresná informovanosť návštevníkov o dostupných turistických atrakciách na trase. Cesta nemusí byť nutne lineárna, s presne stanoveným začiatkom a koncom, avšak jednotlivé atraktivity by mali na seba logicky nadväzovať, mali by byť jednotne označené a zároveň ponúkať obsahovo rôznorodé spracovanie ústrednej témy.

V ideálnom prípade by tematickú trasu mala tvoriť kombinácia ne-

hnuteľných a hnuteľných atrakcií, pričom v rámci jednej cesty sa prezentuje aj celá lokalita, nielen konkrétne objekty. Tematické cesty sú tak príležitosťou aj pre lepšiu propagáciu miestnych tradícií, kulinárskych špeciálov, lokálnych remesiel či podujatí a slávností, ktoré sa konajú v blízkosti konkrétnych atrakcií. Týmto spôsobom sa destinácia postupne pretvára od „masovky“ k autenticite lokality a zabezpečuje rozptýlenie návštevníkov aj na neznáme, doteraz neobjavené miesta.

Pri budovaní Európskej kultúrnej cesty je veľmi dôležitý aj **rovnocenný vyvážený rozvoj** v zapojených krajinách, pričom každá má svoj „vlastný autentický príbeh“ dedičstva. Zapojené krajiny majú spoločný cieľ, spoločný brand i komunikáciu pri budovaní kultúrnej cesty. Silným a rozvojovým faktorom úspechu kultúrnej cesty je práve rozmanitosť, silný príbeh a autenticita v zapojených krajinách.



Zdroj: m-ARK

Štruktúra stakeholderov a ich úloha v rozvoji kultúrnej cesty

Štruktúra a počet partnerov musí zabezpečiť všetky potreby, ktoré súvisia s Tematickou cestou od jej prípravy, vzniku, rozbehu, správy a zabezpečenia udržateľnosti až po následný rozvoj s inováciami.

Najdôležitejším subjektom je **iniciátor cesty** – subjekt, ktorý je nositeľom myšlienky a aktivizuje celý proces prípravy tematickej cesty. Riadenie procesu a jeho komplexnosť si vyžaduje zapojenie a spoluprácu ďalších verejných, komerčných aj neziskových partnerov rozdelených do štyroch pilierov. Každá skupina má svoje zákonitosti, pravidlá a špecifiká. Iniciátor by mal komunikovať s nimi samostatne.



Zdroj: KOČR BRT

Spoločný brand – rozpoznateľnosť spoločným brandom

V oblasti cestovného ruchu jestvuje pretlak komunikácie jednotlivých produktov a citeľná konkurenčná súťaž jednotlivých orga-

nizácií, ktoré v ňom podnikajú. Je veľmi dôležité odlišiť produkt tematickej cesty od ostatných konkurenčných produktov, a to vytvorením silnej značky a budovaním pozitívneho imidžu. Základom je ponúknuť kvalitný produkt a v komunikácii zasiahnuť cieľovú skupinu užívateľov cestovného ruchu. Komunikačné posolstvo sa nesmie stratiť v záplave konkurenčných kampaní. Preto aj samotná komunikácia musí byť kreatívna, nápaditá a obsahovo prispôbena typu média, ktoré využívame ako komunikačný kanál.

Príkladom pre produktový lokálny brand je slovenský seriál *Slovania*. Z takto nastaveného spoločného brandu je vytvorená spoločná kampaň formou alternatívneho, inovatívneho, ale zároveň spoločného spôsobu spracovania posolstva.

Spoločná platforma

Webová stránka www.kulturnecesty.sk poskytuje komplexné spracovanie šiestich certifikovaných Európskych kultúrnych ciest prechádzajúcich Slovenskom. Na jednej platforme oboznamuje návštevníka s pojmom kultúrna cesta a informuje ho o všetkých atraktivitách v rámci nej, a to v detailnom popise (história, atrakcie, súčasnosť, aplikácie).

Aplikácia využíva digitálne nástroje vrátane mapovej aplikácie. Európska kultúrna cesta sv. Cyrila a Metoda prezentuje 23 bodov záujmu. Návštevníkovi dáva priestor vyskladať si „svoju vlastnú cestu“ ako: dobrodružstvo, príbeh, podujatia, výlety, históriu a náboženstvo.



Zdroj: KOČR BRT



Zdroj: KOČR BRT



Zdroj: KOCR BRT

Inovatívne nástroje

Webová a mapová aplikácia, tzv. Mapa s príbehom je inovatívny spôsob prezentácie histórie cyrilometodskej cesty na území troch slovenských regiónov. Ide o kvalitný a rýchly **online nástroj** pre vzbudenie záujmu návštevníka.

Story mapa Veľkomoravská misia sv. Cyrila a Metoda (domcentrope.sk)

Prezentuje slovenskú časť Európskej kultúrnej cesty sv. Cyrila a Metoda s využívaním interakcie, virtuálnej a rozšírenej reality na viacerých bodoch záujmu. Interpretácia „národného príbehu“ je autentická a atraktívna.



Zdroj: Slovenský dom Centrope

Popularizácia témy

Podujatia v regióne – zapojenie tradičných podujatí a vytvorenie nových lokálnych podujatí. V Bratislavskom kraji sa nachádzajú tieto autentické miesta: Bratislava, Svätý Jur, Modra, Dolná a Mariánka.



Zdroj: KOCR BRT

Spolupráca pri budovaní/rozvoji kultúrnej cesty

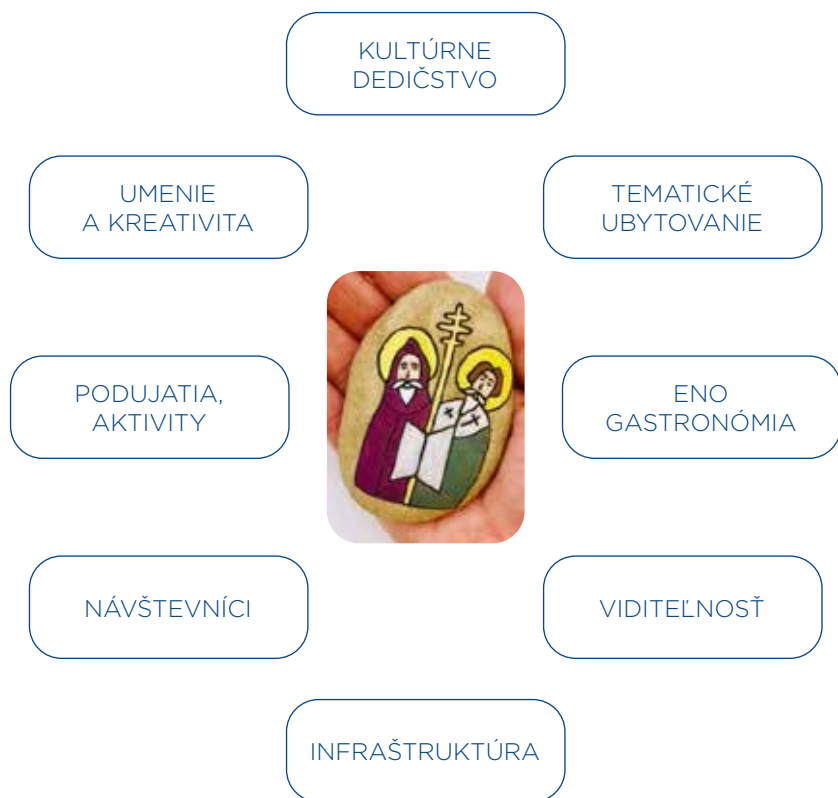
Kľúčovými prvkami pre rozvoj a úspech kultúrnej cesty sú: spolupráca, **komunikácia a kooperácia subjektov**.

Na medzinárodnej úrovni zapojených krajín sú to štátne a verejné subjekty (ministerstvá) a asociácie. Na národnej úrovni rozvoj cesty zabezpečujú ministerstvá, regionálna a miestna samospráva, turistické a odborné organizácie. V samotnej lokalite budujú kultúrnu cestu zapojené obce, lokálni stakeholderi, odborné a lokálne subjekty, združenia a neziskové organizácie.

Turistický kultúrny produkt – integrovaný prístup pri tvorbe turistických balíkov

Tvorba produktu má byť postavená aj na riadení emócie a jeho interpretácii, ako je vzbudenie záujmu, zábava a vzdelávanie, rozjímanie a literárna inšpirácia, kulinárska inšpirácia, zapojenie, interakcia a kreativita návštevníka. Európska kultúrna cesta sv. Cyrila a Metoda je budovaná ako cesta poznávania významných kultúrnych miest spojených s misiou vierozvestcov v období Veľkej Moravy na území dnešného Slo-

venska. Interpretácia „národného príbehu“ by mala byť interaktívna (využívanie inovácií – virtuálna realita, storymapy, technológie...), zapojenie „živej histórie“ formou historických podujatí, tematicky vytvorených línii (obrozenectvo, reč a písmo – hlaholika, pútnictvo, kultúrne dedičstvo, príroda a rozjímanie...). Kultúrne umelecký odkaz a jeho interpretácia ponúka aj v súčasnosti širokú škálu príležitostí pre umeleckú obec.



Použitá literatúra:

Metodika – štandardy budovania tematických ciest. Bratislava: Ústav turizmu, 2017.

Koncepcia rozvoja tematických ciest na území BSK a TTSK vrátane akčného plánu.

Bratislava: Ústav turizmu, 2017.

Návrh aktivít na podporu lokálnej ekonomiky k naštartovaniu turizmu v BSK počas a po skončení pandémie Corona vírusu. In: *Informácia o plnení Stratégie rozvoja turizmu v Bratislavskom kraji do roku 2020 za rok 2019 a návrh aktivít na podporu lokálnej ekonomiky k naštartovaniu turizmu v Bratislavskom samosprávnom kraji počas a po skončení pandémie korona vírusu.* BSK 2020

KLARIC, Vlasta: *Creation of new Cultural Routes Fostering regional development through the Cultural Routes of the Council of Europe.* Workshop Wien 2019.

[https://pjp-eu.coe.int/en/web/cultural-routes-and-regional-development/2019-routes4u-cultural-routes-mrs#{%2251564030%22:\[0\]}](https://pjp-eu.coe.int/en/web/cultural-routes-and-regional-development/2019-routes4u-cultural-routes-mrs#{%2251564030%22:[0]})

BARLIEVA, Slavia: *Feasibility Study on the Cyril and Methodius Route in the Danube Region 2020.*

chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfindmkaj/<https://rm.coe.int/final-2020-mai-cm-cmr-cyrill-mathedius-route-m-lv3-1-/16809efafef%0A%0A>

MAREK, Ivan: *Kulturní stezky v zahraničí. Kulatý stůl, Velehrad 21. listopadu 2018.*

Marketingová komunikácia pre grófske rody Target Consulting s. r. o. 2017

Profily autorov a autoriek príspevkov

Ing. Zoltán Ács – v období rokov 2020 – 2023 pôsobil ako predseda predstavenstva v akciovej spoločnosti Verejné prístavy. Od roku 2002 zastával manažérske a riadiace pozície vo viacerých slovenských aj medzinárodných spoločnostiach. Je absolventom Obchodnej fakulty Ekonomickej univerzity v Bratislave.
Kontakt: z_acs1@icloud.com

Ing. arch. Tereza Bartošiková, PhD. – absolvovala vysokoškolské štúdium vrátane doktorského na Fakulte architektúry STU Bratislava. Už počas štúdia sa zameriavala na výskum v oblasti dejín industriálnej architektúry. Počas štúdia mala možnosť absolvovať polročnú stáž vo Výskumnom centre priemyselného dedičstva na ČVUT. Momentálne pracuje na referáte národných kultúrnych pamiatok na Pamiatkovom úrade Slovenskej republiky. Profesionálne sa venuje výskumu technických pamiatok na Slovensku a ich popularizácii.
Kontakt: tereza.bartosikova@pamiatky.gov.sk

Ing. arch. Jan Doubek – pracuje v Metropolitnom inštitúte Bratislavy. Študoval na Fakulte architektúry ČVUT v Prahe a na Lisbon School of Architecture. Po skončení štúdia pôsobil vo viacerých medzinárodných architektonických ateliéroch. Je členom Riadiaceho výboru Projektu Železničných staníc Bratislava – filiálka a Bratislava – Hlavná stanica, v ktorom majú zastúpenie ministerstvo dopravy, Železnice Slovenskej republiky, Bratislavský samosprávny kraj a mesto Bratislava.
Kontakt: jan.doubek@mib.sk

Ing. Martin Goliaš – vyštudoval vodné stavby a vodné hospodárstvo na Stavebnej fakulte STU v Bratislave. Od roku 2015 pracuje na oddelení rozvoja a riadenia projektov v spoločnosti Verejné prístavy, a. s.
Kontakt: martin.golias@vpas.sk

Prof. Ing. arch. Jana Gregorová, PhD. – je viceprezidentkou ICOMOS, Slovenského národného komitétu, členkou viacerých komisií, ktoré sa venujú ochrane pamiatok (v rokoch 2002 – 2017 redakčná rada PROJEKT, Slovenská architektonická revue, v rokoch 2002 – 2003 pamiatková komisia KPÚ Bratislava, MK SR, Hodnotiacia komisia v rámci grantového programu MK SR, Obnovme si svoj dom, MK SR, Komisia na overovanie osobitej odbornej spôsobilosti na vykonávanie pamiatkového výskumu na území Hlavného mesta SR Bratislavy, Komisia kultúry a ochrany historických pamiatok, Hlavný architekt mesta Bratislava, Odborná komisia pre tvorbu mesta – poradný orgán hlavnej architektky). V rokoch 2022 – 2026 garantka na Katedre UNESCO pre obnovu architektonického dedičstva. Interdisciplinárna obnova pamiatok – zá-

klad kultúrnej udržateľnosti. Spracovateľka 15 expertíz v danom odbore pre prax. Spolugarantka postgraduálneho štúdia pre celoživotné vzdelávanie v oblasti obnovy architektonického dedičstva – kurzu B pre vzdelávanie v oblasti historických výskumov. Garantka postgraduálneho štúdia Obnovy pamiatok, realizovaného na Stavebnej fakulte STU Bratislava s SKSI. Podieľa sa na organizovaní medzifakultnej výučby doktorandov študijného programu Obnova architektonického dedičstva v rámci predmetu Obnova a konzervácie historických stavieb formou troch výjazdov do terénu (FA ČVUT Praha). Je garantkou medzinárodného workshopu architektov – komárňanský pevnostný systém (august 2011), partneri – mesto Komárno, FA STU Bratislava, SAS, FVU. Spolugarantka vzdelávacieho grantu nadácie VÚB pre rok 2008: Záchrana Banskó-štiavnickej kalvárie. Spolugarantka Riadiaceho (manažment) plánu lokality svetového kultúrneho dedičstva UNESCO – Banská Štiavnica a technické pamiatky okolia 1. etapa, 2. etapa, apríl 2010. Expertka a členka poroty pre viaceré urbanisticko-architektonické súťaže. Držiteľka mnohých prestížnych ocenení.
Kontakt: jana.gregorova@stuba.sk

Ing. Marek Horváth – je projektovým manažérom pre dopravnú infraštruktúru Bratislavského samosprávneho kraja. Študoval ekonómiu na Masarykovej univerzite a v súčasnosti sa venuje príprave a realizácii nových cestných a mostných prepojení v rámci regiónu. Medzi úspešne zrealizované projekty patrí napríklad cyklomost VysoMarch alebo prvá etapa Malokarpatského obchvatu (MÚK Triblavina – Chorvátsky Grob).
Kontakt: marek.horvath@region-bsk.sk

Mgr. Miroslav Hrdina, PhD. – absolvent magisterského a doktorandského štúdia na Katedre dejín výtvarného umenia Filozofickej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave. Pôsobil na Ústave dejín umenia Slovenskej akadémie vied v Bratislave, na Katedre dejín výtvarného umenia Filozofickej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave a následne v súkromnej sfére. V súčasnosti pracuje na Krajskom pamiatkovom úrade Bratislava. Zaoberá sa dejinami architektúry na Slovensku v 20. storočí.

Kontakt: miroslav.hrdina@pamiatky.gov.sk

Mgr. Peter Jesenský – je senior analytikom pre udržateľnú mobilitu Inštitútu regionálnej politiky Bratislavského samosprávneho kraja. Študoval regionálnu geografiu na Prírodovedeckej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave. V súčasnosti sa okrem iného venuje strategickému nastaveniu rozvoja udržateľnej mobility v rámci Bratislavského kraja a podieľa sa na príprave kľúčových dopravných projektov Bratislavského samosprávneho kraja.

Kontakt: peter.jesensky@region-bsk.sk

doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD. – v rokoch 1990 – 1995 študoval na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave odbor história – slovenský jazyk a literatúra, v rokoch 1996 – 2000 externé rozširujúce štúdium muzeológie a kultúrneho dedičstva na FiF UK v Bratislave. Po ukončení štúdia pôsobil v Múzeu mesta Bratislavy (1995 – 1997, externe do r. 2007), v rokoch 1997 – 2008 na Katedre histórie Pedagogickej fakulty UK v Bratislave a od roku 2008 ako odborný asistent, potom od r. 2018 ako docent na Katedre etnológie a muzeológie, od r. 2022 na Katedre archívniectva a muzeológie Filozofickej fakulty UK v Bratislave. Zároveň od roku 2019 pôsobí v STM-Múzeu dopravy v Bratislave. Vo výskumnej oblasti sa zameriava na dejiny slovenského múzejníctva, kultúrne a technické dedičstvo Slovenska. Je autorom viacerých odborných príspevkov z uvedenej oblasti.
Kontakt: lubos.kacirek@stm-ke.sk

Ing. Tomáš Kalina, PhD. – od roku 2022 generálny riaditeľ sekcie vodnej dopravy Ministerstva dopravy SR. V rokoch 2005 až 2022 pracoval ako pedagóg na Žilinskej univerzite v Žiline, kde sa podieľal na príprave odborníkov vo vodnej doprave. Je spoluautorom 6 odborných publikácií a viac ako 80 odborných článkov z oblasti prevádzky vodnej dopravy. Do roku 2005 pracoval na námorných lodiach ako člen lodnej posádky. Je absolventom Maritime University of Szczecin a Žilinskej univerzity v Žiline.
Kontakt: tomas.kalina@mindop.sk

Mgr. Peter Kallo – získal maturitu na Strednom odbornou učilišti železničnom v Trenčíne (1997) a titul Mgr. na Univerzite Komenského v Bratislave, na Filozofickej fakulte v odbore archívniectvo (2011). V roku 1998 začínal v Železničiach Slovenskej republiky ako pomocník rušňovodiča, neskôr ako rušňovodič pre potreby Múzejno-dokumentačného centra ŽSR. Pracuje v Železničnom múzeu SR a má na starosti správu knižného a dokumentačného fondu, zároveň zastáva funkciu certifikovaného reštaurátora pre železničné dopravné prostriedky a zariadenia. Vo voľnom čase sa venuje histórii železničnej dopravy – reštaurovaniu, záchrane archívnych dokumentov.
Kontakt: kallo.peter@zsr.sk

Mgr. Naďa Kirinovičová – vyštudovala vedu o výtvarnom umení na Filozofickej fakulte UK v Bratislave. Od roku 2012 pracuje ako odborná pracovníčka Pamiatkového úradu SR v Bratislave na Odbore štátneho informačného systému so zameraním na industriálnu architektúru, technické a sakrálné pamiatky.
Kontakt: nada.kirinovicova@pamiatky.gov.sk

Mgr. Žofia Lysá, PhD. – vyštudovala odbor história – estetika na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave. Je vedeckou pracov-

níčkou Historického ústavu Slovenskej akadémie vied, v. v. i. Špecializuje sa na dejiny miest v 13. a 14. storočí, najmä na dejiny Bratislavy. Venuje sa predovšetkým téme sociálnej štruktúry a mestskému právu. V súčasnosti pracuje na projekte Ars moriendi. Smrť v stredovekom Uhorsku. Kontakt: zofia.lysa@savba.sk

Ing. Tatiana Mikušová – je absolventkou SVŠT, odbor Geodézia a kartografia (1980). Venuje sa cezhraničnej spolupráci a regionálnemu rozvoju, kultúre a cestovnému ruchu. Od roku 2001 je aktívna v komunálnej politike. Priority svojho pôsobenia zamerala na územný mestský rozvoj, na problematiku komunálneho nájomného bývania, turizmu či na rodinnú politiku mesta. V rámci medzinárodnej spolupráci (hlavne s Viedňou) sa venovala cezhraničným projektom. Prostredníctvom nich sa aktívne podieľala na vzniku multilaterálnej iniciatívy Centrope, teda vzniku euroregiónu medzi SR, ČR, Rakúskom a Maďarskom. Je riaditeľkou združenia Slovenský dom Centrope, ktoré sa zameriava na cezhraničnú spoluprácu pre rozvoj spoločného stredoeurópskeho regiónu v jednotlivých tematických oblastiach. kontakt: domcentropy@gmail.com

PhDr. Margaréta Musilová – vyštudovala archeológiu na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave. Od roku 1984 pracuje ako archeologička v Mestskom ústave ochrany pamiatok v Bratislave. Venuje sa urbánnej archeológii, bola a je koordinátorkou niekoľkých medzinárodných projektov týkajúcich sa keltského a rímskeho kultúrneho dedičstva, medzinárodných konferencií a výstav nielen na domácej pôde, ale aj v zahraničí. Za svoju prácu a objavy získala okrem iných aj Výročnú cenu časopisu Pamiatky a múzeá v roku 1995, 2001, 2009, 2014 a 2016. Je predsedníčkou Slovenskej archeologickej spoločnosti pri SAV, členkou výborov SK ICOM (2021), OZ Modrý štít (2022), OZ Priatelia Bratislavy (2016) a členkou Archeologickej rady pri MK SR (2022).

Kontakt: margareta.musilova07@gmail.com

Doc. Ing. arch. Katarína Smatanová, M.A., PhD. – je vedúcou Ústavu urbanizmu a územného plánovania na Fakulte architektúry a dizajnu STU v Bratislave. Študovala architektúru na Politecnico di Milano a plánovanie pre rozvojové krajiny na Newcastle University so zameraním na otázky sociálnej udržateľnosti sídel. V súčasnosti sa jej výskum zameriava najmä na problematiku vzťahu zdravia v mestskom prostredí a sociálnych disparít.

Kontakt: katarina.smatanova@stuba.sk

Mgr. Balázs Tinku-Szathmáry – Museologist (Hungarian Museum of Science, Technology and Transport, Budapest, since 2014). PhD student

(ELTE-BTK Doctoral School of History, Economic and Social History Doctoral Program, Budapest).

Kontakt: Balazs.Tinku@kozlekedesimuzeum.hu

Mgr. Balázs Tinku-Szathmáry – muzeológ pôsobiaci v Maďarskom múzeu vedy, techniky a dopravy v Budapešti (od r. 2014). Je študentom doktorandského štúdia (PhD.) dejín ekonómie a sociológie na Univerzite Eötvösa Loránda v Budapešti (ELTE - BTK).

Kontakt: Balazs.Tinku@kozlekedesimuzeum.hu

Ing. arch. Andrea Šeligová, PhD. – je vedecko-výskumnou pracovníčkou na Ústave urbanizmu a územného plánovania na Fakulte architektúry a dizajnu STU. Výskum, ktorému sa venuje, je zameraný na tvorbu kompaktného mesta a mesta krátkych vzdialeností. V minulosti sa zaoberala aj navrhovaním cyklotrás a spracovaním strategických dokumentov v oblasti cyklodopravy.

Kontakt: andrea.seligova@stuba.sk

Ing. arch. Pavol Škorvánek – vyštudoval Fakultu architektúry STU (v roku 2006). Od roku 2018 sa systematicky venuje moderným fortifikačným stavbám na území SR, aktívne spolupracuje s OZ Bunkre a s ďalšími združeniami, ktoré sa venujú obnove novodobých fortifikačných objektov a obranných celkov. V rámci dokumentačnej a výskumnej činnosti sa zaoberá aj vojenskou históriou so zameraním na územie Slovenska v období 1. ČSR (1918 – 1938).

Kontakt: skorvanek@gmail.com; archa.atelier@gmail.com

Ing. Michal Tunega – po absolvovaní Gymnázia Ľudovíta Štúra v Trenčíne (2003) navštevoval Žilinskú univerzitu v Žiline, Fakultu prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedru železničnej dopravy, kde získal titul inžinier (2008). V roku 2008 začal pracovať v Železničiach Slovenskej republiky, Výskumnom a vývojovom ústave železníc, Múzejno-dokumentačnom centre najskôr ako absolvent, neskôr ako odborný technický zamestnanec. Od roku 2011 viedol Múzejno-dokumentačné centrum vo funkcii vedúci oddelenia. Po zmene organizačného začlenenia múzea a jeho premenovaní na Železničné múzeum Slovenskej republiky v roku 2018 zastáva funkciu riaditeľa múzea. Téma železničného múzejníctva sa venuje aj vo svojom voľnom čase.

Kontakt: Tunega.Michal@zsr.sk

Dr. Gabor Zsigmond, PhD. – Deputy General Director of the Hungarian Museum of Science, Technology and Transport since 2016. Earlier he was responsible for the restoration of the Budapest Transport Company's nostalgia vehicles as Head of Urban Public Transport Museum and

Millennium Underground Railway Museum for over 10 years. He is the author and editor of 15 books, as well as over 100 articles and essays on transport history, shipping history, and urban history. He is a visiting lecturer on Transport History, Cultural Tourism and Heritage Management at Corvinus University of Budapest and University of Debrecen.

Kontakt: Gabor.Zsigmond@kozlekedesimuzeum.hu

Dr. Gabor Zsigmond, PhD. – zástupca riaditeľa Maďarského múzea vedy, techniky a dopravy (od r. 2016). Predtým pracoval viac ako 10 rokov na pozícii riaditeľa Múzea mestskej hromadnej dopravy a Miléniového múzea podzemnej železnice, kde bol zodpovedný za rekonštrukciu historických dopravných prostriedkov Maďarskej dopravnej spoločnosti. Je autorom a vydavateľom 15 publikácií, ako aj vyše 100 článkov a prednášok na tému dejín dopravy, nákladnej dopravy a urbanizmu. Externe prednáša na tému dejín dopravy, kultúrneho turizmu a dedičstva na Korvínovej univerzite v Budapešti i na Univerzite v Debrecíne.

Kontakt: Gabor.Zsigmond@kozlekedesimuzeum.hu



Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16, P. O. BOX 106
820 05 Bratislava 25

e-mail: podatelna@region-bsk.sk
tel.: 02/4826 4111
www.bratislavskykraj.sk

 [@bratislavskykraj.sk](https://www.facebook.com/bratislavskykraj.sk)
 [bratislavsky_samospravny_kraj](https://www.instagram.com/bratislavsky_samospravny_kraj)
 BratislavskyKraj