



Historické súvislosti vodnej dopravy



Historické súvislosti vodnej dopravy

Juraj Janto (ed.)

**Slovenské technické múzeum
2024**

Historické súvislosti vodnej dopravy

Zborník z konferencie *Voda v kultúre a spoločnosti. Fenomén kultúrneho dedičstva v spoločnosti – dejiny, súčasný stav a perspektívy VI*, konanej 24. – 25. septembra 2024 na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.

Zostavovateľ

Mgr. Juraj Janto, PhD.

Recenzenti

Doc. PhDr. Hana Hlôšková, CSc.

Doc. Mgr. Miroslav Palárik, PhD.

Jazyková úprava

Doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD. (slovenské texty)

Mgr. Lenka Vargová, PhD. (anglické texty)

Text v českom jazyku neprešli jazykovou úpravou.

Grafická úprava

Aleš Marenčík

Obrázok na obálke: Prievoz pod Strečnom 1835 (bližšie s. 46).

Ako elektronickú publikáciu vydalo Slovenské technické múzeum, Košice 2024.

Zborník vyšiel v rámci riešenia projektu VEGA (č. 1/0698/22) *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia* na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.

OBSAH

Table of Content

Úvod. Historické súvislosti vodnej dopravy	4
<i>Introduction. Historical background of water transport</i>	
Juraj Janto	
<i>Keď voda tečie s vínom. Návrhy na prepojenie svetového obchodu cez Uhorsko prostredníctvom využitia riečnej dopravy v diele Gregora Berzeviczyho</i>	6
<i>When the water flows with the wine. Suggestions for linking world trade through Hungary through the use of river transport in the work of Gregor Berzeviczy</i>	
Miroslava Lazníová	
Gróf Móríc Beňovský: najväčší slovenský moreplavec novoveku a autor projektu navigačného prepojenia Viedne / Prešporku s Jadranom	17
<i>Count Benyowsky: the greatest Slovak navigator of the Modern Age and the author of the navigation network project between Vienna / Pressburg and the Adriatic sea</i>	
Miroslav Musil	
Príspevok k dejinám regulácie Dunaja v Bratislave v 18. a 19. storočí	29
<i>A contribution to the history of the regulation of the Danube in Bratislava in the 18th and 19th centuries</i>	
Peter Kašiak	
Kompy a prievozy v okolí Žiliny v 18. a 19. storočí	43
<i>Ferry rafts and ferry boats in the vicinity of Žilina in the 18th and 19th centuries</i>	
Peter Šimko	
Hmotné a nehmotné lodnícke a lodiarske dedičstvo na slovenskom úseku Dunaja	58
<i>Tangible and intangible boatmen and shipbuilding heritage on the Slovak section of the Danube</i>	
Ľuboš Kačírek	
Muzea a voda v kultúre spoločnosti jako součást <i>public history</i>	74
<i>Museums and water in the culture of society as part of public history</i>	
Jan Dolák	
Spomienky lodníkov	
<i>Memories of boatmen</i>	
Adelaida Mezeiová: Zo spomienok kadeta na ľadovú zimu 1963/1964	85
Pavol Kara: Môj lodnícky krst	88
Ladislav Cigánek: Lodnícky krst na Dunaji	89

Úvod. Historické súvislosti vodnej dopravy¹

Introduction. Historical background of water transport

Juraj Janto

Kontakt

Mgr. Juraj Janto, PhD., Katedra archeológie a kultúrnej antropológie, Filozofická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, Gondova ulica 2, 811 02 Bratislava, e-mail: juraj.janto@uniba.sk, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5502-2723>

Problematika dejín vodnej dopravy na Slovensku, resp. súvislostí s ňou, stále nie je dostatočne spracovaná. Najpodrobnejšie bola zdokumentovaná história plníctva, ostatným formám dopravy a transportu po vode sa venovala len menšia pozornosť. Aj preto sa riešiteľský tím nášho projektu *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia* (VEGA č. 1/0698/22) z Filozofickej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave podujal rozšíriť poznatky v tejto oblasti. V predošlom zborníku *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku* (Kačírek 2024), ktorý vznikol ako výstup konferencie pri príležitosti 100 rokov *Dunajplavby*, sme sa zameriavali predovšetkým na súvislosti plavby po našej najväčšej rieke. V tejto publikácii prinášame podobné témy, pričom rozširujeme záber o ďalšie historické súvislosti. Podobne ako v predchádzajúcom zborníku i v tomto prinášajú svoje poznatky (okrem členov projektu) aj ďalší odborníci, ktorých sme prizvali na spoluprácu. Ich príspevky odznali na vedeckej konferencii *Voda v kultúre a spoločnosti. Fenomén kultúrneho dedičstva v spoločnosti – dejiny, súčasný stav a perspektívy VI*, ktorá sa konala 24. – 25. septembra 2024 na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave (Kačírek, Vargová 2024). Zborník *Historické súvislosti vodnej dopravy* prináša časť konferenčných príspevkov spracovaných do písomnej podoby, ktoré sa zameriavajú primárne na problematiku vodnej dopravy.

Štúdia Miroslavy Lazniovej nás zoznamuje s návrhom osvieteneckého ekonóma Gregora Berzeviczyho (1763 – 1822) na využitie riečnych tokov na prepravu tovaru z Uhorska, alebo cez Uhorsko na sever k Baltskému moru a na juh k Jadranu. Za vhodné riešenie, ktoré by podporilo uľahčenie dopravy, považoval vybudovanie kanálov.

Príspevok Miroslava Musila sa venuje osobnosti Mórica Beňovského (1746 – 1786), výnimočnému slovenskému moreplavcovi pôvodom z Vrbového. Všíma si jeho životné osudy od odchodu z Uhorska, cez plavbu po Tichom oceáne s návštevou Japonska až po jeho pôsobenie na Madagaskare, a tiež jeho návrh prepojenia Dunaja s Jadranom.

Štúdia Petra Kašiaka sa zaoberá regulačnými prácami na Dunaji v rokoch 1750 až 1830, ktorých cieľom bola predovšetkým ochrana pred povodňami. Zmeny na toku rieky,

¹ Text vznikol v rámci riešenia projektu VEGA (č. 1/0698/22) *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia*.

ktoré ovplyvnili aj plynulosť lodnej dopravy, súviseli aj s rozširovaním urbánneho priestoru Bratislavy a začleňovaním Dunaja do života mesta.

Peter Šimko si vo svojom texte všíma miesta na prevoz z jedného brehu na druhý na Váhu a Kysuci v podobe člnov (prievozov) a kômp. Zameriava sa na okolie Žiliny v 18. a 19. storočí. Venuje sa charakteristikám lokalít, vlastníctvu zariadení a ich dôležitosti v doprave.

Štúdia Ľuboša Kačírka sa venuje hmotným a nehmotným pamiatkam lodnej dopravy na Dunaji. Všíma si nehnuteľné objekty – národné kultúrne pamiatky, pamätníkom, ďalej lodníckej uniforme, pamätným dátumom a podujatiam, ktoré sú spojené s dunajskou vodnou dopravou.

Text Jana Doláka sa zaoberá múzejnou dokumentáciou, pričom si osobitné všíma múzeá, ktoré sú spojené s tematikou vody, či už zameraním na lodnú dopravu alebo na ekologické aspekty vodného živlu. Následne v tejto súvislosti uvažuje o konceptoch *public history* a *pamäti*.

Napokon náš zborník dopĺňajú spomienky zo života lodníkov. Adelaida Mezeiová spracováva spomienky svojho otca na zimu v rokoch 1963 – 1964. Pavol Kara a Ladislav Cigánek zoznamujú čitateľov s rituálom *lodníckeho krstu*.

Veríme, že sa nám aj týmto zborníkom podarí prispieť k rozšíreniu poznatkov o dejinách vodnej dopravy na Slovensku a súvisiacich témach.

Zoznam použitých zdrojov²

Kačírek, Ľ. (Ed.). (2024). *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum.

Kačírek, Ľ., Vargová, L. (Eds.). (2024). Fenomén kultúrneho dedičstva v spoločnosti – dejiny, súčasný stav a perspektívy VI. Zborník abstraktov z konferencie 24. – 25. 9. 2024. Košice: Slovenské technické múzeum. Dostupné na: https://stm-ke.sk/asset/uploads/odborne-cinnosti/edicna-cinnost/Zbornik_Dunajplavba_zm.pdf

² Edičná poznámka k citačnému štýlu

V prípade publikovaných (tlačených i elektronických) zdrojov používame v zborníku vnútrotextové citácie (systém mena a dátumu, tzv. harvardský systém). Ich zoznam sa nachádza na konci. V prípade archívnych a iných nepublikovaných zdrojov (rozhovory a pod.) využívame poznámky pod čiarou.

Keď voda tečie s vínom. Návrhy na prepojenie svetového obchodu cez Uhorsko prostredníctvom využitia riečnej dopravy v diele Gregora Berzeviczyho

Miroslava Lazniová

Abstract

When the water flows with the wine. Suggestions for linking world trade through Hungary through the use of river transport in the work of Gregor Berzeviczy

The Hungarian Enlightenment scholar Gregor František Berzeviczy (1763-1822) was the first Hungarian economist and national economist to address the state of the Hungarian economy, industry, trade, and socio-economic issues in his economic works. One of his most cited proposals is the use of river flows to transport goods from or through Hungary north to the Baltic Sea and south to the Adriatic. In his efforts to improve Hungary's foreign trade, he paid much attention to the trade in Hungarian wine and its possible transportation. He drew on his own experience in making two personal trading expeditions from Veľká Lomnica in Spišská Stolica to Gdańsk and Warsaw in order to demonstrate that the watercourses along this route, from the Poprad and Dunajec rivers to the Vistula, were suitable as fast and economical trade routes for the transport of goods. However, the reality was not so clear-cut, and Berzeviczy encountered many shortcomings during his expedition that hindered smooth transport, especially via the Hungarian rivers. The work of G. F. Berzeviczy can thus be seen as a source which partly offers information on the state and use of Hungarian rivers at the turn of the 19th century, but above all offers suggestions for their effective use for the benefit of the Hungarian economy and trade.

Keywords: Berzeviczy, Hungarian rivers, Hungarian wines, trade, transport

Klíčové slová: Berzeviczy, uhorské rieky, uhorské vína, obchod, doprava

Kontakt

PhDr. Miroslava Lazniová, Katedra histórie, Filozofická fakulta Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici, Tajovského 40, 974 01 Banská Bystrica, e-mail: mlazniova@umb.sk

Úvod

Osvietenský panovníci 18. storočia sa prostredníctvom množstva reforiem horlivo usilovali zmodernizovať svoje krajiny. Výnimkou nebola ani rakúska monarchia, v ktorej sa pod vládou Márie Terézie a Jozefa II. začala systematicky budovať moderná štátna byrokracia zahŕňajúca aj dovtedy zanedbávané oblasti. Dôkazom toho bolo zavádzanie reforiem s cieľom zlepšenia situácie ako obyvateľstva, tak i štátnej pokladne či obranyschopnosti krajiny. Okrem mnohých iných nariadení boli dôležité aj reformy hospodárstva, týkajúce sa obchodu a výroby v krajine, colnej politiky, správy financií, vyberania mýt a v tejto súvislosti i stavu dopravnej infraštruktúry, ku ktorej neodmysliteľne patrí aj riečna doprava.

O tejto forme dopravy sa zmieňoval aj uhorský osvietenec Gregor František Berzeviczy (1763 – 1822), ktorý relatívne dobre poznal Uhorsko, jeho prírodné podmienky a tiež dopravnú infraštruktúru. Pochádzal z Veľkej Lomnice, ale počnúc rokom 1781 až do roku 1795 sa viac–menej zdržiaval mimo územia Spiša. V Uhorsku navštívil okrem iných aj dôležité centrá, ako Bratislava, Viedeň, Budapešť či Oradea a na ceste po západnej Európe to boli nemecké krajiny, Francúzsko, Rakúske Nizozemsko a Anglicko. V roku 1787 sa vrátil do Uhorska a po krátkom pobyte na Spiši sa zdržiaval v Pešti, kým nezískal prácu ako súdny zapisovateľ pri vojsku v Belehrade (Lazniová 2022: 132). Tu sa začal prvýkrát zaoberať problematikou vodnej prepravy, ktorú neskôr vypracoval v sérii štúdií. Dokonca vyhlásil, že sa môže stať obchodníkom a zaujímali ho ceny viacerých produktov, ktoré by mohol prevážať po vodných tokoch.¹ Plť si chcel prenajať z liptovského komorského panstva v (Liptovskom) Hrádku a tým by zariadil prepravu.² Túto myšlienku zrejme prevzal od dozorca lodnej prepravy, inžiniera Jozefa Kissa (Kiša; 1748 – 1813), ktorý sa mal stať aj jeho obchodným spoločníkom a zohral významnú úlohu pri vybudovaní najväčšieho hospodárskeho projektu Európy (Balázs 1967: 144).

G. F. Berzeviczy sa ako prvý uhorský ekonóm a národohospodár vo svojich ekonomických dielach zaoberal stavom uhorského hospodárstva, priemyslu (hospodárstva), obchodu, ale aj sociálno-ekonomickými otázkami. V jeho návrhoch veľmi často rezonuje práve využívanie riečnych tokov na prepravu tovaru z Uhorska, alebo cez Uhorsko na sever k Baltskému moru a na juh k Jadranu.³ Berzeviczyho spisy sú ovplyvnené myšlienkami zakladateľa modernej ekonómie Adama Smitha a jeho diela *Bohatstvo národov* (Smith 1977/1776).⁴ Cieľom tohto príspevku je priblížiť jeho návrhy, ale predovšetkým predstaviť jeho praktické skúsenosti so splavovaním niektorých uhorských riek, ktoré publikoval nielen v spisoch, ale aj v dobovej tlači v podobe rozsahom krátkych správ zo svojich ciest. Tie boli publikované v periodiku *Vaterländische Blätter* v auguste 1808 a v januári 1813 a neskôr znova v roku 1821 v *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern* (Csaplovics 1821: 118–123).

¹ Magyar Nemzeti Levéltár (MNL), Berzeviczy család Kakaslovníci Ága, P 53; Levelek. 1789/b; 15. november. Zaujímal sa predovšetkým o ceny solených rýb, rozstaveného hovädzieho tuku, kyslej kapusty, pálenky, syra, hrášku, šošovice a podobných potravín s presným označením množstva.

² MNL, Berzeviczy család Kakaslovníci Ága, P 53; Levelek. 1789/b; 15. november.

³ *Ansicht des asiatisch-europäischen Welthandels nach dem jetzigen Zeitbedürfniß betrachtet* (1808), *Ansichten über den Welthandel* (1808), *De commercio septemtrionali Hungarico* (1809), *Von dem nordischen Handel der österreichischen Monarchie* (1816) atď.

⁴ V roku 1977 bolo Smithovo dielo znova publikované na 754 stranách a v českom preklade vyšlo ako: Smith, A. (2017). *Bohatství národů*. Praha: Liberální institut.

Rieky sú neodmysliteľnou a dôležitou súčasťou každej krajiny, pričom sú úzko späté s osídlením, a teda priamo s obyvateľmi. Preto je prirodzené, že ľudia oddávna hľadali možnosti nielen na ich skrotenie, ale aj na ich efektívne využívanie. Už v 17. storočí zmenila chápanie prírody spoločnosť revolúcia v prírodnej filozofii. Osvietenský mysliteľ Denis Diderot v 18. storočí zastával názor, že prežívanie druhu závisí od jeho schopnosti „koexistovať“ so stále sa meniacou prírodou. A teda naše prežitie závisí od úspešnej adaptácie na meniace sa prírodné prostredie, ktoré je jediným a konečným prirodzeným zdrojom normatívnych hodnôt. Pre Paula Heinricha Holbacha bol ľudský život produktom prírody a bol podriadený jej zákonu. Jediná možnosť, ako pozdvihnúť ľudstvo, je študovať prírodu, ktorá je jedinou príčinou a sídlom všetkého, čo sa nás týka a dotýka (Störing 2000: 281-283). Napokon, Berzeviczy v jednej zo svojich správ uviedol: „ (...) už dávno som sa rozhodol, že to urobím sám; pretože to musíte urobiť sami, vyskúšať, podniknúť to, čo chcete vedieť presne, určite, správne“ (Berzeviczy 1813: 1).

V roku 1795 sa síce natrvalo usadil vo svojom veľkolomnickom kaštieli na Spiši, ale už v roku 1796 znova vycestoval a podnikol obchodnú cestu na sever cez Krakov a Varšavu až do Gdanska. Túto Berzeviczyho trojmesačnú výpravu možno považovať za jeho prvý praktický pokus obnoviť prerušené obchodné styky medzi spišskou a poľskou oblasťou. Do Krakova dorazil 2. augusta vo večerných hodinách, zdržal sa tam štyri dni a 7. augusta vyrazil do Varšavy, pričom cesta mu trvala 6 dní a do cieľa prišiel 13. augusta popoludní (Gaal 1909: 62-63). Berzeviczy ju absolvoval jednak plavbou na plti po riekach Poprad, Dunajec či Visla, ale i presunom na drevenom voze po spevnených cestách. Hoci bola výprava mimoriadne náročná a pomerne nebezpečná, on sám ju hodnotil ako úspešnú (Derfiňák 2002: 136-138). Napriek tomu, že počas tejto výpravy niekoľko sudov spadlo do rieky, rozbilo sa na skalách a víno sa vylialo do rieky, čím utrpel isté straty, osobne vyviezol do Krakova svoje prvé sudy tokajského vína. Myšlienka zefektívniť toto odvetvie obchodovania ho sprevádzala už od čias štúdia v Göttingene, keďže práve obchod s vínom tvoril najväčšie príjmy jeho veľkostatku.

Poznatky a skúsenosti z tejto expedície zapracoval do svojho najvýznamnejšieho ekonomického diela *O obchode a priemysle* (hospodárstve) *Uhorska*, ktoré bolo vydané o rok neskôr, v roku 1797, v latinčine pod názvom *De commercio et industria Hungariae* a pre veľký úspech bolo publikované v nemeckom preklade v roku 1802 s názvom *Ungarns Industrie und Commerz*.⁵ Spis obsahuje jedenásť kapitol. Berzeviczy v diele ponúkol hĺbkovú analýzu situácie a pomerov uhorského hospodárstva.

Z hľadiska témy je pre nás zaujímavá sčasti štvrtá kapitola, ktorá sa zaoberá obchodovaním s uhorskými výrobkami, pričom autor tu venoval veľký priestor obchodu s vínom. Berzeviczy predpokladal, že obchodom s vínom mohlo Uhorsko ovládnuť severnú Európu. Hoci na sklonku 18. storočia bolo toto obchodné odvetvie na ústupe, predtým boli uhorským vínom zásobované Poľsko, Sliezsko, Prusko, Švédsko či Rusko (Berzeviczy 1802: 24). Jasne popísal aj nepriaznivé vplyvy brániace rozvoju uhorského obchodu,

⁵ Známy je aj neskorší maďarský preklad uverejnený v budínskych *Tudományos Gyűjtemény* VIII. Buda 1818; do nemčiny dielo preložil Karl Georg Rummy a tlačou bolo vydané v roku 1802 vo Weimare.

akými boli nevýhodné colné poplatky, zdanenie a tiež vojnové konflikty. Berzeviczy teda hľadal možnosti efektívneho spôsobu obchodovania a jedným z riešení bolo zníženie nákladov na dopravu.

Nevyhovujúci stav ciest v Uhorsku bol však aj v druhej polovici 18. storočia prekážkou plynulosti vnútorného obchodu. Spôsobu dopravy v Uhorsku venoval Berzeviczy v uvedenom spise ôsmu kapitolu, pričom sa podrobnejšie venoval stavu riečnej dopravy na riekach prepájajúcich všetky regióny monarchie navzájom, ale i okolité štáty. Riečnu dopravu porovnával s dopravou na obdobných nemeckých riekach, ktoré uvádzal ako pozitívny príklad. Mnohé uhorské rieky neboli vhodné na splavovanie pre neudržiavané korytá. Medzi tie lepšie patrila Dunaj, na ktorom bola doprava najrozvinutejšia. Podľa Berzeviczyho „... Dole idú lode ľahko, hore sú ťahané zo Semlinu do Földváru ľuďmi kvôli nízkym brehom, na ktorých sa nedajú upevniť oficiálne vlekoviská, z Földváru do Pressburgu koňmi alebo volmi. Podnik lodnej dopravy u nás ešte nie je tak ďaleko, aby po Dunaji mohli jazdiť lode s plachtami,... Lodná doprava na Dunaji je veľmi sťažená vodnými kmeňmi, mlynmi a zanedbanými vlekoviskami. Bolo by potrebné, keby sme mali skúsenejších lodníkov, lepší a silnejší spôsob stavby lodí“ (Berzeviczy 1802: 87-88).

Ďalšou z riek, ktoré vo svojom diele podrobnejšie opísal, je Tisa. „Tisa je splavná plťami a v dolnej polovici aj väčšími loďami. Hoci je jej koryto hlboké, predsa spôsobuje rozľahlé povodne na území Dolného Uhorska. Z Tokaja sem tečie tak pomaly, že za hodinu prejde sotva 1 000 siah. Toto močaristé viaznutie spôsobuje mierny spád a jej časté a veľké klukatenie. Zdola po Segedínu sú vlekoviská, z ktorých sú ťahané lode čiastočne koňmi, čiastočne ľuďmi proti prúdu. Vyššie Segedínu nemá Tisa na viacerých miestach žiaden breh, prechádza do rybníkov a močiarov a v šašine a trstí a v rozľahlej vodnej ploche je jej tok sotva viditeľný. Do Segedínu sa z oblasti Marmarošu a Berežu priváža drevo a soľ, zo Segedínu sem tabak“ (Berzeviczy 1802: 88).

V ceste po uhorských riekach smerom na juh pokračoval opisom ďalších riek, pričom jeho cieľ je jasný – pobrežie Jadranského mora. Za kľúčovú na tejto ceste považoval aj chorvátsku rieku Kupa. „Ak by mala rieka Kulpa [Kupa – pozn. autorky] menej náročné splavovanie, tak by spojila hlavné časti Uhorska s Jadranským morom. Teraz sa na nich vyváža hlavne ovocie a segedínsky tabak. Rovnaké lode, ktoré prevážajú naše produkty do Karlstadtu [Karlovac, Chorvátsko – pozn. autorky], by mohli vziať spiatočný náklad zahraničného tovaru a tak znížiť náklady na prepravu, keby pre nás nebol zahraničný obchod taký ťažký“ (Berzeviczy 1802: 89).

Okrem uvedených bolo v Uhorsku mnoho ďalších splavných riek, ako napríklad Mura, Dráva, Hron, Váh, Mureš, Bodrog a iné, ktoré uľahčovali vnútornú prepravu v rámci krajiny (Berzeviczy 1802: 89).

Za vhodné riešenie, ktoré by podporilo uľahčenie dopravy, považoval vybudovanie kanálov. Prvé kanály v Uhorsku sa začali budovať už na začiatku 18. storočia, pričom bolo vypracovaných viacero návrhov na prepojenie riek Dunaj, Tisa, Sáva, ale tiež Váh,

Poprad, Hornád atď. (Berzeviczy 1802: 90). V roku 1780 vyššie spomínaní bratia Jozef a Gabriel Kissovci vypracovali projekt na výstavbu Veľkého báčskeho prieplavu smerujúceho z Bezdanu (na Dunaji) do Bečeja (na Tise). Bratia Kissovci boli prví architekti, ktorí odvodnili močiare v oblasti Báčky a vybudovaným kanálom odvedli vodu do Tisy. Na realizáciu svojho veľkého projektu založili akciovú spoločnosť. Boli nielen vynikajúcimi inžiniermi, ale patrili aj medzi najväčších podnikateľov 18. storočia (Kanalska mreža u Vojvodini). V roku 1792 získali licenciu na vybudovanie odvodňovacieho a dopravného kanála medzi Monostrom (dnes Bački Monoštor, Srbsko) a Földvárom (dnes Bačko Gradište, Srbsko) a 6. mája 1793 sa vďaka podpore panovníka začala výstavba tzv. Františkovho kanála (Kanalska mreža u Vojvodini). Vybudovaný mal byť v dĺžke 14,5 míle so štyrmi priepustmi, ktoré mali skrátiť domácu prepravu o 40 míľ a o toľko viac odľahčiť cenu a čas prepravy (Berzeviczy 1802: 91). Práce na projekte boli ukončené v roku 1801. Dodnes je súčasťou systému kanálov Dunaj – Tisa – Dunaj, ktorý je považovaný za jeden z najväčších inžinierskych projektov v 18. storočí vybudovaných v Uhorsku.⁶ Zároveň bol najdrahším hospodárskym dielom rakúskej monarchie, ale aj celej Európy.⁷ Gregor Berzeviczy tento projekt poznal už v začiatkoch, a to z čias svojho pôsobenia v Belehrade v rokoch 1789 – 1792 (Lazniová 2022: 135).

Vo svojom spise ďalej uvádza aj projekty na ďalšie kanály, pričom Tereziánsky kanál, prepájajúci Dunaj so Sávou, mal byť dlhý 11,5 míle, Karlovacký kanál mal prepojiť Sávu s Dobrou a pokračovať do Brodu. „*Brod je vzdialený iba 5 kilometrov od Jadranského mora, a preto je prepojený troma hlavnými trasami, ktoré vedú k uhorským prístavam Fiume, Buchari a Porta. Z druhej strany mal nadväzovať Temešvársky kanál,⁸ a týmto spôsobom mal byť prepojený Banát a oblasti Sedmohradska cez Mureš, Uhorsko cez rieky Tisa a Dunaj, Chorvátsko a Slavónsko prostredníctvom Sávy, Drávy a Muru, a tak aj všetky časti Nemecka, ktoré sú na trase týchto riek, mali byť v prepojení s Jadranským morom*“ (Berzeviczy 1802: 91-92).

Predpokladal, že ak sa toto dielo úspešne uskutoční, tak celý levantský a jadranský obchod získa nový obrat, pričom k tomuto plánu navrhoval pridať prepojenie Tisy s riekou Poprad, a to v oblasti medzi Tokajom a Ľubotínom obchodnými cestami po súši cez Košice a Prešov. Takto by sa mohli vyvážať uhorské produkty po rieke Poprad z Ľubotína, ďalej po Visle do Varšavy a do Gdanska, čím by sa prepojilo Baltské more cez Poľsko a Uhorsko s Jadranom (Berzeviczy 1802: 92). Bol presvedčený, že vzhľadom na svoju lokáciu sú na obchodovanie so severom najvhodnejšie rieky Visla, Poprad a Dunajec, po ktorých by mohlo Uhorsko privážať tovar zo severných štátov a vyvážať tam svoje produkty (Berzeviczy 1802: 124). Pri myšlienke obchodovania s Európou a vyvážania uhorských produktov k týmto riekam pripája aj rieku Odru.

⁶ Hydrosystém Dunaj – Tisa – Dunaj dnes dosahuje dĺžku 960 km, pričom sieť kanálov má 649 km. Jeho predchodcom je Veľký báčsky kanál/Františkov kanál s dĺžkou 114 km, ktorý sa tiahne sa od Báčskeho Monoštra po Báčske Gradište a vybudovaný bol v rokoch 1793 – 1801.

⁷ Aj Kornel Stodola (1886 – 1946) vkladal veľké nádeje najmä do Dunaja a jeho slovenských prístavov. „Akčný rádius bratislavského prístavu musí siahať po samú Indiu,“ zdôrazňoval v poslaneckej snemovni. „Železná nevyhnutnosť nás prinúti nielen k vybudovaniu Rýnsko-dunajského kanála, ale aj k stavbe kanála Dunaj – Labe – Odra – Visla, ktorý po elektrifikácii našich dráh umožní vývoz uhlia z ostravskej panvy, zachráni náš priemysel a otvorí nám lacnú vodnú cestu na odbytové trhy poľské a ruské.

⁸ Kanál z Temešváru do Kleny s dĺžkou 70 km sa začal hĺbiť v roku 1718. Ďalšie boli vybudované o polstoročie neskôr, a síce v Báčke medzi Kulou a Vrbasom a v roku 1787 medzi Sivicou a Vrbasom.

Berzeviczyho inšpiráciu v potrebe vytvoriť systém komerčných kanálov nachádzame u Adama Smitha, ktorý vo svojom *Bohatstve národov* okrem iného poznamenal, že obchod po rieke, ktorá preteká viacerými štátmi a až potom ústi do mora, neprichádza celkom do úvahy, pretože je vždy ovládaný tým národom, ktorý by mohol brániť komunikácii medzi hornými a prímorskými krajinami (Smith 2007: 21). Ako príklad uviedol práve Dunaj pretekajúci viacerými krajinami Európy, ktorého „splavovanie je pre rozdielne štáty z Bavorska, Rakúska a Uhorska veľmi málo užitočné v porovnaní s tým, aké by bolo, keby niektorý z nich vlastnil celý jeho tok, až kým sa nevlieva do Čierneho mora“ (Smith 2007: 21). Preto bolo Berzeviczyho prioritou zvýšiť splavnosť riek vo vnútri monarchie so zreteľom na ich výhodnú geografickú polohu, ktorá zabezpečovala dostupnosť k strategickým obchodným uzlom ako na juhu, tak i na severe monarchie.

V čase rusko-francúzskej vojny v roku 1807 absolvoval ďalšiu cestu do Varšavy. Jeho cieľom bolo znova preskúmať možnosť realizovania obchodnej cesty medzi Uhorskom a severnou Európou. Predpokladal, že tento obchod mohol Uhorsku priniesť veľké výhody, avšak necítil sa dostatočne finančne zabezpečený na to, aby tento problém mohol skúmať počas dlhodobého pobytu v cudzine. Túto expedíciu podnikol v apríli a máji. Na financovanie svojej cesty naložil na plte sto sudov tokajského vína, ktoré plánoval predáť vo Varšave (Gaal 1909: 70). Na pltiach sa chcel plaviť znova po Poprade, Dunajci a Visle. Aj skúsenosti z tejto výpravy neskôr využil pri obchodovaní a vo svojej publikačnej činnosti.

Úryvok z Berzeviczyho zápiskov z tejto cesty, poskytujúci dôkazy o autorovom bystrom vnímaní a dôkladnej znalosti hospodárskych a prírodných podmienok, bol po Berzeviczyho návrate publikovaný v roku 1808 vo *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat* pod názvom *Fragmenty z denníka pána Gregora von Berzeviczyho na jeho ceste do Varšavy v apríli a máji 1807* (Bruchstücke aus dem Tagebuche des Herrn Gregor von Berzeviczy auf seiner Reise nach Warschau im April und May 1807).⁹ Už v úvode tejto krátkej správy v dobovej tlači Berzeviczy o uhorskom obchode so severom napísal: „Som presvedčený, že jedného dňa to bude pre našich potomkov bohatá zlatá baňa, ba dokonca viac ako zlatá baňa, pretože skutočným bohatstvom štátu nie je zlato a striebro: to je len jeho znakom“ (Berzeviczy 1808: 242). Aj v tomto jeho výroku nachádzame inšpiráciu u Smitha. Túto expedíciu však sprevádzali rôzne komplikácie. Plavbu na rieke Poprad im komplikovalo množstvo vodných mlynov, ktoré prekážali pri plavbe, ale už za Plavčom sa rieka uvoľnila a rýchly prúd unášal plte až do Dunajca a potom ďalej do Visly (Berzeviczy 1808: 242).

Posledný mlyn bol pri Plavči a odtiaľ tiekol Poprad prudko medzi skalami pri Mníšku nad Popradom, kde bola uhorsko-haličská colnica, až do Nového Sonču, kde sa vlieva do Dunajca (Berzeviczy 1808: 242). Ďalej sa Dunajec vlieva do Visly neďaleko mesta Opatowiec. Keď Poprad, zvlášť v jarných mesiacoch, stúpala prostredníctvom prítokov z tatranských potokov, dokázal narobiť veľa škôd, „najmä ak sú pltníci opití, čo je častý prípad; ak je príliš malý, tak ostanete tu a tam uviaznutí na prečnievajúcich skalách“

⁹ Príspevok bol neskôr v skrátenej podobe publikovaný aj ako *Wasserfahrt vom Zipser Comitatz nach Warschau im April und Mai 1807*. (1821). In: *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern* I. Wien: Anton Doll, s. 118-120.

(Berzeviczy 1808: 242). Avšak všetky tieto problémy sa podľa Berzeviczyho dali odstrániť s využitím minimálnych nákladov. Zároveň sú zaujímavé aj jeho poznámky o spišských lodníkoch a pltníkoch, pre ktorých by otvorenie obchodných ciest smerom na sever malo veľký ekonomický význam a rovnako výhodné by to bolo aj pre obchodníkov, nakoľko v tom čase boli náklady na dopravu tovarov po vode omnoho nižšie, ako keď sa tovar prepravoval po súši (Derfiňák 2010: 32). Najviac spišských povozníkov – pltníkov bolo v Hniezdnom, Starej Ľubovni a Chmeľnici, pričom plte sa skladali v Podolínci (Pudlein), Hniezdnom (Guiesen), Starej Ľubovni (Lublau), Chmeľnici (Hopgart), Plavči (Palvesa) a Ľubotíne (Lubotin), kde sa zviazali dokopy dve a dve za sebou s názvom trata (nemeccky die Tratte, poľsky trawta – plť) (Berzeviczy 1808: 242-423). U pltníkov veľmi kritizoval nielen alkoholizmus, ale aj ich silnú poverčivosť, ktorá bránila mnohým vylepšeniam a tým zefektívneniu a uľahčeniu ich práce. Napríklad pri plavbe na Visle, ktorá bola „široká, kalná a lenivá rieka, a preto by bol pohon bočnými veslami veľmi vhodný. Ale lodníci sa nenechajú nahovoriť na žiadne vylepšenia; sú plní povier a predsudkov: jazdu v noci aj pri najjasnejšom mesačnom svite považujú za hriech; postia sa prísne, no o to viac pijú“ (Berzeviczy 1808: 243).

Podľa Berzeviczyho poznámok cesta zo Starej Ľubovne do Varšavy trvala zhruba desať dní a pri nepriaznivom počasí aj tri týždne, pričom v noci sa nejazdilo a plte boli pevne pripevnené k brehom (Berzeviczy 1808: 243). Brehy Visly boli husto obývané, rieka mala málo vodného vtáctva a málo rýb, oveľa menej ako Tisa a Dunaj. Ďalej opísal rieku San, ktorá sa vlieva do Visly pod Sandomirskom, pričom tento kraj siahajúci po Visle nahor až po Krakov označil ako veľmi úrodný na obilie a pšenicu. Pristavil sa aj pri mestách Kazimierz, Puławy či Karczew.

Po príchode do Varšavy však Berzeviczy zistil, že jeho predpoklady neboli správne. Stále aktuálne vysoké dane na uhorský tovar boli natoľko deštruktívne, že to ohrozovalo celý uhorský obchod s vínom. Berzeviczyho v tej chvíli najväčšmi mrzelo, že so sebou vzal svoje najlepšie vína (Berzeviczy 1808: 244). Napriek neľahkej situácii dosahoval obchod s uhorským vínom isté úspechy, pričom podľa desaťročného priemeru predstavoval v tom čase ročný vývoz uhorských vín 800 694 ríšskych zlatých, čo autor pokladal za jasný dôkaz vynikajúcej kvality uhorského vína (Berzeviczy 1802: 29).

Na jeho ďalší rozsiahlejší spis obsahujúci aj poznámky o využívaní uhorských riek nebolo potrebné dlho čakať. Po príchode zo severu v roku 1808 vydal v Pešti dielo *Ansichten des asiatisch-europäischen Welthandels* (Názory na ázijsko-európsky obchod).¹⁰ V tomto spise opäť vyjadril svoje presvedčenie, že uhorská doprava za určitých podmienok mohla spojiť Baltské more s Jadranským cez Odru, Vislu, Dunajec, Poprad, Hornád, Tisu, Dunaj, Drávu a Sávu. Tak, ako vyplýva už z názvu spisu, v tomto diele rozšíril svoje úvahy o rozšírení uhorského obchodu na východ. Dôležitým prepojením ostala rieka Dunaj, ktorá poskytovala dopravu uhorského tovaru až do Ázie a východnej Indie a opačne. Zriadenie veľkého združenia obchodníkov v prístavoch a nákladiskách s pomocou štátu by podnietilo organizovanie výskumných expedícií do

¹⁰ MNL, Berzeviczy család Kakaslovníci Ága. P 135, 127 c/41 Über den Asiatisch Europaeischen Welthandel. Pest, 1808.

týchto vzdialených provincií; organizovali by sa trvalé sídla, vďaka spomínanej úprave riek a ciest by všetka doprava z východnej Indie, Číny, Arábie, Perzie a Turecka do Ázie pomaly prechádzala cez rakúske a ruské impérium, z čoho by ťažila celá Európa (Kautz 1877: 21). Berzeviczy teda na začiatku 19. storočia sčasti teoreticky opísal strategický význam Suezského prieplavu tak, ako ho poznáme v súčasnosti.

Berzeviczyho výpravy do Poľska sú relatívne dobre zaznamenané a sám autor sa o nich často zmieňoval vo svojich spisoch. Odbornej verejnosti však doteraz unikala ďalšia Berzeviczyho expedícia, a síce splavovanie rieky Váh. Krátku správu o nej publikoval s názvom *Vodná cesta (splavovanie) po Váhu* (Die Wasserfahrt auf der Waag) v roku 1813 vo *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*.¹¹ Z jeho správy sa dozvedáme, že cestu podnikol v júni 1812 po dokončení sejby, ktorá prebehla s veľkými ťažkosťami spôsobenými nedostatkom krmiva (Berzeviczy 1813: 1). Prvé miesto, ktoré spomenul, je Liptovský Hrádok, pričom by ho podľa Berzeviczyho „nemal bezpochyby vynechať nikto, kto príde do týchto oblastí“ (Berzeviczy 1813: 1).

Jeho opisy jednotlivých častí cesty cez uhorské stolice dýchajú skutočným nadšením, ktoré sa začalo už v Liptovskej stolici jeho riadkami: „*Splavovanie Váhu širokým údolím Liptovskej stolice je naozaj veľmi krásne. Na pekne postavenej plti letíte dolu rozbúrenou riekou – napravo snehové žulové pohorie – naľavo nie oveľa nižšie vedľajšie odvetvie vápencového pohoria – oba brehy posiate dedinami a vidieckymi domami šľachty, obrovská rozmanitosť výhľadov – na oboch brehoch je život a pohyb veľmi značného obchodu s drevom, ktorý sa na tejto rieke tiahne až k Dunaju a ďalej až k Belehradu – plyniete teda rýchlo ako šíp s neustálou zmenou prekvapivých výhľadov dolu do Ružomberka, kde sa oválny horský kruh uzatvára a Váh si razí cestu úzkymi horskými roklinami do Turčianskej stolice*“ (Berzeviczy 1813: 2).

Spomenul aj niekoľko ďalších miest ležiacich na brehoch Váhu, medzi inými Žilinu, Trenčín, Hlohovec, Sered' či Komárno. Pri jednotlivých mestách dokonca uviedol aj významné šľachtické a magnátske rody a ich veľkolepé sídla. Ako zaniatený národohospodár v niekoľkých riadkoch v krátkosti priblížil aj vážsky obchod s drevom (Berzeviczy 1813: 2). Zaujímavá je tiež jeho poznámka o obdivuhodnom drevenom moste pri Sučanoch, ktorý videl počas svojej výpravy, no ako uviedol v správe publikovanej o pol roka neskôr, most sa medzitým pravdepodobne zrútil (Berzeviczy 1813: 2). V Trenčianskej stolici sa Váh často vylieval a ničil okolie, pričom slovami Berzeviczyho „*predstavuje obraz anarchickej svojvôle a pustošenia*“ (Berzeviczy 1813: 2).

Samotný autor svoju cestu ukončil v Seredi, kde končila cesta po Váhu aj pre všetkých tých, ktorí obchodovali v Bratislave a vo Viedni (Berzeviczy 1813: 2). Nazdával sa, že ani Viedeň zďaleka plnohodnotne nevyužívala vodnú cestu po Váhu, avšak podľa neho, kto prvý využije tento spôsob dopravy, neminie ho veľký zisk (Berzeviczy 1813: 2). Napriek všetkému je v konečnom dôsledku pre rakúsku monarchiu nepopierateľným prínosom využívanie rieky Dunaj. „*Ak zvážime, ako priaznivo príroda usporiadala tok*

¹¹ Neskôr tiež publikované ako *Die Wasserfahrt auf der Waag im Junius 1812. (1821)*. In: *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I*. Wien: Anton Doll, s. 121-123.

Dunaja, ktorý spája Európu s Áziou a otvára komunikáciu s Východnou Indiou; ...tak musíme byť prekvapení, že sa to používa tak málo; že to tak veľmi uniká pozornosti; ...musíme ľutovať, že rakúska monarchia nevlastní vyústenie Dunaja do Čierneho mora, aby si uplatnila ďalší nárok, aby debarierizovala tento nádherný Orient“ (Berzeviczy 1813: 2-3). Tento Berzeviczyho výrok nápadne pripomína vyššie uvedenú poznámku z diela Adama Smitha, čo len potvrdzuje, že jeho dielo poznal.

Berzeviczyho cesta po Váhu bola teda prirodzeným pokračovaním skoršej expedície do Poľska. Jeho cieľom bolo prakticky overiť možnosti splavovania Váhu, ktoré dávno predtým teoreticky opisoval. Zdá sa, že rieka Váh v tej dobe poskytovala oveľa lepšie možnosti na prepravu tovarov ako Poprad a Dunajec a Berzeviczy vo svojej správe uviedol oveľa menej nedostatkov, ktoré ho počas cesty sprevádzali. Nepopierateľnou výhodou Váhu z hľadiska obchodu je jeho priame napojenie na Dunaj. Táto skutočnosť však ani v priebehu 18. a 19. storočia neušla pozornosti vodných inžinierov, a tak postupne vznikali projekty na budovanie vodných ciest. Koniec koncov, projekt Vážskej vodnej cesty je aktuálny dodnes, čo len potvrdzuje Berzeviczyho moderné zmýšľanie. Na druhej strane to však vypovedá o náročnosti takéhoto veľkolepého zámeru.

Záver

Ako je to teda dnes s využívaním vodných ciest na území Slovenska a s ich napojením na ďalšie európske rieky? V súčasnosti vedie významná medzinárodná vodná cesta po Dunaji a hoci Váh preteká veľkou časťou Slovenska, doteraz sa na lodnú dopravu príliš nevyužíval. Napriek tomu je projekt Vážskej vodnej cesty sčasti realizovaný a vodná cesta medzinárodného významu spája Žilinu s Dunajom. Celková dĺžka tejto vodnej cesty od Komárna po Žilinu predstavuje 250 km (Význam a koncepcia splavnenia Váhu 2006).

Vážska vodná cesta je súčasťou európskej vnútornej cesty, ktorá má spojiť Severné more s Čiernym morom (Hrnčír 2011: 7). Mimoriadne významné je južné napojenie Váhu na Dunaj. Splavenie Váhu umožní priamy export výrobkov podnikom ležiacim v blízkosti Vážskej vodnej cesty. Napojením na Dunaj je Slovensko z hľadiska vodnej dopravy priamo prepojené cez Prieplav Rýn – Mohan – Dunaj na medzinárodnú sieť vodných ciest 15 európskych štátov. Južné prepojenie smeruje prepravu aj do Grécka, Turecka a do štátov Blízkeho a Ďalekého východu. Napojenie na vodný koridor Dunaj – Odra – Labe zas otvára možnosti priameho spojenia Slovenska s baltskými prístavmi, ale aj integrovanie do siete vodných ciest Bieloruska, Ukrajiny a Ruska (Význam a koncepcia splavnenia Váhu 2006).

Dielo Gregora Berzeviczyho tak možno chápať aj ako prameň, ktorý sčasti ponúka informácie o stave a využívaní uhorských riek na vodnú dopravu v prospech uhorského hospodárstva na prelome 18. a 19. storočia. Toto jeho pokrokové zmýšľanie v súlade s filozofiou osvietenstva určite stojí za pozornosť, nakoľko presahuje až do súčasnosti.

Zoznam použitých zdrojov

Balázs, E. (1967). *Berzeviczy Gergely a reformpolitikus. 1763-1795*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

Berzeviczy, G. (1802). *Ungarns Industrie und Commerz*. Weimar: Gebrüder Gädicke.

Berzeviczy, G. (1808). Bruchstücke aus dem Tagebuche des Herrn Gregor von Berzeviczy auf seiner Reise nach Warschau im April und May 1807. In: *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien: Degenschen Buchhandlung, s. 242-244.

Berzeviczy, G. (1813). Die Wasserfahrt auf der Waag. In: *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien: Anton Strauss, s. 1-3.

Berzeviczy, G. (1821). Wasserfahrt vom Zipser Comitat nach Warsaw im Aprill und Mai 1807. In: Csaplovics, J. (Ed.). *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I*. Wien: Anton Doll, s. 118-120.

Berzeviczy G. (1821). Die Wasserfahrt auf der Waag im Junius 1812. In: Csaplovics, J. (Ed.). *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I*. Wien: Anton Doll, s. 121-123.

Derfiňák, P. (2002). Gregor Berzevici a jeho pokusy o cezhraničnú spoluprácu. In: Tej, J. (Ed.). *Stály rozvoj regiónov*. Prešov: ManaCon, s. 133-140.

Derfiňák, P. (2010). Pokusy o hospodársky rozvoj regiónu Spiša na prelome 18. a 19. storočia. In: Kotulič, R, Adamišin P. (Ed.). *Prosperita poľnohospodárskej výroby pre zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja regiónov*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove.

Gaal, J. (1909). *Berzeviczy Gergely élete és a művei. I.- II*. Budapest.

Hrnčíř, J. (2011). Vodné dielo Sereď – Hlohovec z pohľadu plavby. *Vodné cesty a plavba. Rozvoj vodných cest na Slovensku. Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech*, 1, 7-9.

Kanalska mreža u Vojvodini: Jožef i Gabor Kiš. In: Filipčev, V. (Ed.). *Bečejski Mozaik*. Dostupné na: <https://becejski-mozaik.co.rs/kanalska-mreza-u-vojvodini-jozef-i-gabor-kis/>

Kautz, G. (1877). Berzeviczy Gergely emlékezete. In: *Nemzetgazdasági Szemle. IV. Fűzet*, október – december.

Lazniová, M. (2022). *Gregor František Berzeviczy – Životný príbeh uhorského osvietenca zo Spiša*. b.m.v.

Smith, A. (1977) [1776]. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Chicago: University of Chicago Press. Dostupné na: https://www.ibiblio.org/ml/libri/s/SmithA_WealthNations_p.pdf

Störing, H. J. (2000). *Malé dějiny filosofie*. Kostelní Vydří: Karmelitánské nakladatelství.

Význam a koncepcia splavnenia Váhu. (2006). In: *Koncepcia rozvoja vodnej dopravy*. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/vodna-doprava/vnutrozemska-vod-na-doprava/koncepcie/koncepcia-rozvoja-vodnej-dopravy-sr>

Archív

Magyar Nemzeti Levéltár (MNL)

Gróf Móric Beňovský: najväčší slovenský moreplavec novoveku a autor projektu navigačného prepojenia Viedne / Prešporku s Jadranom

Miroslav Musil

Abstract

Count Benyowsky: the greatest Slovak navigator of the Modern Age and the author of the navigation network project between Vienna / Pressburg and the Adriatic sea

Count Móric Beňovský (Maurice Benyowsky), born in Vrbové (1746 – 1786) navigated between four continents. He was the first European to manage the risky navigation from the North to the South Pacific, he was the first to present objective information on Formosa / Taiwan. He kept a systematic navigation journal which was the basis for his future bestseller. In the service of the French King Louis XV. and later of Louis XVI he became commander and discoverer on Madagascar, where he forbid slave trade. He offered his services to general Washington in the fight for USA independence. Benyowsky elaborated for the Emperor Joseph II the project of a navigation network between Vienna / Pressburg and Adriatic Sea, as well as of Austrian fleet on the Adriatic. His navigation and discovery records *Mémoires and Travels* became a world bestseller published until now in many languages on several continents.

Keywords: count Maurice Benyowsky, maritime and geographical discoveries, Pacific Ocean, Indian Ocean; navigation connection Danube and Adriatic, bestseller „Mémoires and Travels“

Kľúčové slová: Gróf Móric Beňovský, námorné a zemepisné objavy, Tichý oceán, Indický oceán; navigačné prepojenie Dunajom s Jadranom, bestseller „Pamäti a cesty“

Kontakt

PhDr. Miroslav Musil, CSc., Bratislava, e-mail: skybeno@gmail.com

Z Uhorska na Kamčatku

Vedú sa polemiky o národnej identite Mórica Beňovského, ktorý navyše býva uvádzaný v rôznej transkripcii. V zahraničnej transkripcii najmä ako Maurice Benyowsky alebo Beniowsky. Bol pôvodom z Vrbového (* 1746), vtedy súčasť Uhorska, kde sa však bežne dorozumievalo vo vtedajšej slovenčine. Aj jeho matka Rozália pochádzala z rodu Réva-jovcov komunikujúcich po slovensky a jej závet bol tiež koncipovaný v tomto jazyku,

hoci úradný jazyk bola latinčina. Isto to významne ovplyvnilo samotného Mórica, ktorý sa pri nástupe na gymnázium v Svätom Jure najprv zapísal ako „šľachtic uhorský“, avšak neskôr ako „popredný šľachtic slovenský“.¹ Uhorský historik Szirmay (1804: 72-73) radí rod Beňovských medzi 146 slovenských šľachtických rodov s významnými vojenskými zásluhami.

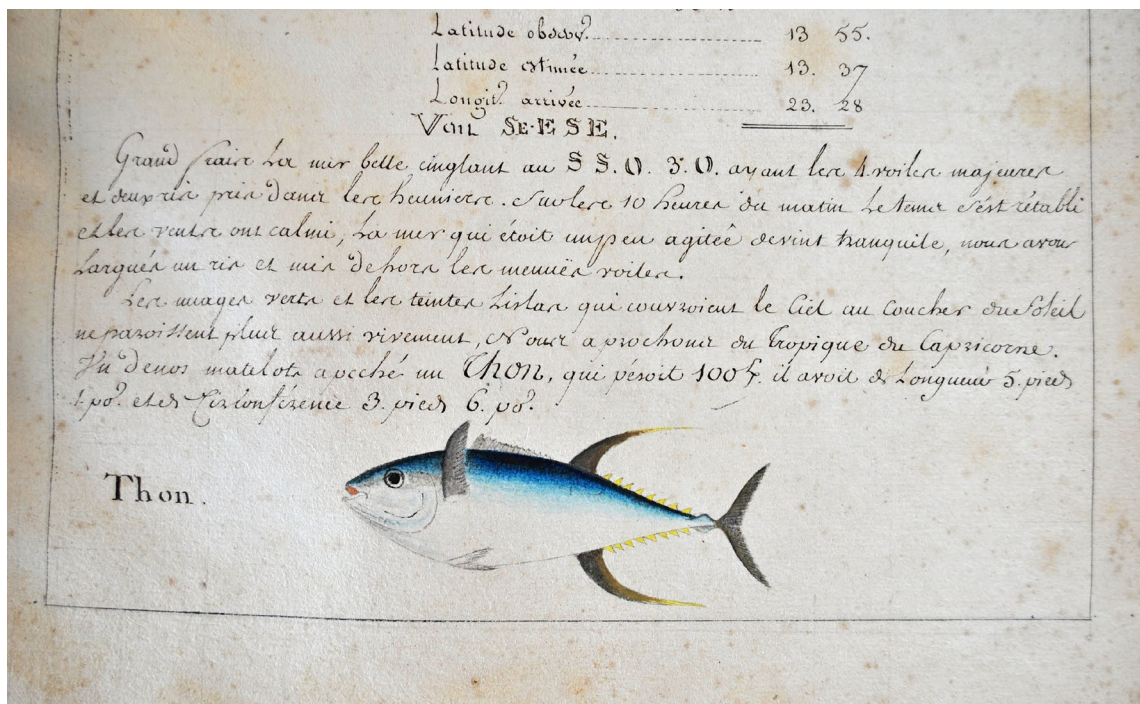
Majetkové intrigy Móricových švagrov viedli k zatykaču na Beňovského, ktorý preto unikol z Uhorska na Spiš, kde vtedy 17 miest bolo súčasťou Poľska. Zosobášil sa so Zuzanou Hönschovou a dal sa do služieb Barskej konfederácie, ktorá bojovala proti kráľovi Poniatowskému dosadenému na poľský trón cárovnou Katarínou II. Verboval potom dobrovoľníkov aj na uhorskom území, preto bol väznený na Ľubovnianskom hrade, odkiaľ sa mu podarilo uniknúť. Vyznamenal sa v bojoch konfederácie, ktorú ohrozovalo najmä ruské vojsko vyslané cárovnou na podporu Poniatowského. Beňovský aj švédsky major Wyndblath sú zajatí a na priamy pokyn cárovnej vyslaní do exilu na Kamčatke ako zvlášť nebezpeční previnilci (Musil 2023: 26).

V exile v Bolšerecku na Kamčatke si Beňovský získal dôveru guvernéra Nilova, vrátane prístupu do knižnice. Tak si dômyselne zhotovil obálku, s ktorou oslovil ostatných vyhnancoch chystajúcich vzburu voči guvernérovi. Tvrdil im, že v obálke je list cároviča Pavla, ktorého cárovna odstavila od trónu, a cárovič jeho prostredníctvom posielal posolstvo cisárovnej Márii Terézii. Zapôsobilo to natoľko, že si ho zvolili za vodcu spriahania a vzburu dopadla úspešne.

Rekordná plavba Pacifikom – Japonsko a Taiwan / Formosa

Jediná úniková cesta je naprieč Tichým oceánom. Nahrá im to, že v prístave Čekavka je loď *Svätí Peter a Pavol* a jej kapitánovi Čurinovi hrozilo väzenie za podvody, preto sa pridral k vyhnancom. Táto loď však bola typu galeota, ako menšie holandské lode pre plavbu v pobrežných vodách. Bolo preto nesmiernym rizikom plaviť sa takouto loďou naprieč Pacifikom. Beňovský však nemal inú možnosť a ujal sa prakticky velenia lode, pričom prejavoval obdivuhodné schopnosti navigácie a úspešne čelil nepriaznivým podmienkam. Po celý čas si systematicky viedol lodný denník, ako aj zápisky do pamätníka, ktoré sa neskôr stanú podkladom pre jeho svetový bestseller *Pamäti a cesty*. Počas vyše päťmesačnej plavby naprieč Tichým oceánom prejavil obdivuhodné znalosti navigácie a zaznamenal vyše tisícky oceánografických pozorovaní – typ dna, prevládajúce vetry, spodné prúdy, zemepisnú šírku a dĺžku. Jeho navigačné záznamy boli porovnateľné so záznamami renomovaných moreplavcov ako James Cook. William Nicholson, vydavateľ Beňovského pamätí, poukázal na „súbežnú dôkaznosť“ Beňovského pamätí porovnávaním s pozorovaniami štyroch renomovaných moreplavcov: Cook, Clerke, Gore a King. Neskôr Beňovského údaje potvrdili aj ďalším uznávaní moreplavci ako La Pérouse, Billings, Kotzebue (Kajdaňski 1991: 51-80).

¹ Štátny archív v Bratislave, pracovisko Archív Modra. Fond kolégium piaristov vo Svätom Jure č. 91, matrika študentov 1756-1760.



Obr. č. 1: Obrázok z Beňovského lodného denníka: oblasť hojná na tuniaky, súradnice. Zdroj: Archives nationales, Paríž, signatúra: 4JJ/85, no. 118.

Beňovského pôvodným zámerom bolo plaviť sa do teplejších krajín na juhovýchod. Ako jednu z mét chcel dosiahnuť slnečnú Kaliforniu. Vtedy totiž prevládala zjednodušená predstava, že Kalifornia sa začína už kdesi od Aljašky. Prúdy a vetry na Pacifiku ich však unášali na severovýchod smerom na Aljašku. Z Beňovského sa vtedy stal oceánsky objaviteľ, keďže ako prvý Európan exaktne zmapoval Ostrov svätého Vavrinca (moreplavci Bering a Sindt sa prv než on doplavil k ostrovu, ale iba z diaľky, a preto zachytili iba nepresnú siluetu ostrova). Kopírovali potom pobrežie Aljašky medzi ústiami riek Jukon a Koksokwim a priplávali k súostroviu Aleuty. Zvlášť významné tam boli ostrovy Unalaska a Umnak, označované ako Líščie ostrovy. Boli tajným zdrojom mimoriadne vzácnych kožušín čiernej a striebornej líšky pre cárovnu Katarínu II. To bol jeden z dôvodov príkazu Kataríny II. zmocniť sa Beňovského zápiskov za každú cenu.

Priblížili sa k brehom Aljašky ešte viac než kapitán Cook o sedem rokov neskôr. Beňovského možno právom pokladať za „objaviteľa Ameriky“, za prvého Európana v tejto severnej oblasti Pacifiku (ak nezohľadníme ruských lovcov kožušín a rybárov). Cookov denník bol potom vydaný skôr než Beňovského, takže Cook sa ako prvý zmieňoval o Beňovskom ako významnom moreplavcovi (Kajdaňski 1991: 75-80).

Konečne sa plavili na juhozápad k brehom Japonska. Na ostrove Šikoku ich srdečne privítali, lebo ich považovali za bielych poslov Budhu (Musil 2023: 41). Zato inde ich brutálne odmietajú, v zmysle rozkazu šóguna. Beňovský použil fintu, vďaka ktorej

nezabudnuteľne vstúpil do dejín Japonska. Japonci vtedy povoľovali vstup a pobyt na ich území výlučne Holanďanom, ktorí sa etablovali na ostrove Dedžima pri Nagasaki. Beňovský preto adresoval listy práve im, ako jedinej možnosti na oslovenie Japoncov. Najprv ich prosil o poskytnutie tlmočníka a pomoc so zásobovaním. Pochopiteľne to ostalo bez odozvy, lebo Holanďania ho vnímali ako konkurenta. Preto im zaslal šokujúci list s varovaním o chystanej invázii ruských lodí na Japonsko, pre ktorú si už budujú základne na Kurilských ostrovoch. Navrhoval osobné stretnutie, aby mohol poskytnúť viac informácií. Holanďania síce nereagovali, ale dali list preložiť a postúpiť japonskému šógunovi a veleniu. Vyvolal tak šok, ktorý viedol k uvedomeniu si skutočnosti, že aj Japonsko, ako ostrovná krajina, je napadnuteľné z kontinentu. Dovtedy to nebrali do úvahy, lebo od ostatnej invázie Mongolov v 13. storočí, ktorú odrazili, nebolo Japonsko nikým napadnuté. Učenec Haiši Šihej napísal dielo *Úvahy o obranyschopnosti morskej krajiny*, kde sa viac razy odvolával na Beňovského. Väčšina Japoncov nemala predstavu o Európe a o iných kontinentoch, mysleli si, že Rusko, označované ako „Moscovy“, je len v Európe. Vďaka Beňovského varovaniu si uvedomili, že Rusko siaha až po Pacifik. Beňovského plavba dokázala, že sa dá plaviť od ruských osídlení na Ďalekom východe až po brehy Japonska aj s pomerne slabo vybavenou loďou (Godefroy 2023: 7-8). V súčasnom Japonsku si dômyselne osvojili postup, ako priblížiť ich históriu mládeži prostredníctvom série komiksov, zväčša venovaných popredným historickým osobnostiam. Už piaty v poradí komiksov je venovaný práve Beňovskému (Wide Ban Fuunji Tachi 5 (SP Comics), Tokio, 2002).

Očakávaný prejav vďaka zo strany Japoncov za Beňovského varovanie, ktoré bolo naozaj opodstatnené dokumentmi v archívoch v Bolšerecku, sa však nedostavil. Ich loď, hnaná vetrami a prúdmi, následne zakotvila na ostrove Amami Ošima (v súostroví Liukiu - Rjúkjú), kde ich domorodci vlúdne prijali a pohostili. Kľúčové bolo následné pristátie pri brehoch Taiwanu, vtedy označovaného portugalským meno Formosa. Beňovskému sa podarilo nájsť pohostinný prístav na skalnatom severnom pobreží ostrova. Tam ho oslovil miestny vládár, aby posádka delami z lode pomohla čeliť inému vládcovi, ktorého podporovali Číňania z kontinentu. Spoločnými silami sa podarilo rivaľa ho poraziť. Vládár ich potom štedro odmenil zlatom a striebrom, ako aj ponukou, aby tam založili prosperujúcu kolóniu. Beňovského táto ponuka uchvátila, rozhodol sa však, že najprv doputuje do Európy. Stal sa potom prvým moreplavcom, ktorý priniesol do Európy objektívne informácie o Taiwane / Formose, ako vhodnej základni pre plavidlá, s bohatou paletou prírodných aj nerastných bohatstiev (Musil 2023: 48-54). Dovtedy totiž prevládal hrozivý obraz ostrova, ktorý umelo vytvoril psychopat George Psalmanazar, ako krajiny kultu diabla neprístupnej moreplavcom, kde každý rok popravujú tisíce chlapcov kultu diabla (Psalmanazar 1704: 104).

V službách francúzskych kráľov – veľkokráľ na Madagaskare

Ich tichomorská plavba sa skončila v Macau, pričom sa vyznamenali rekordnou prvou plavbou naprieč Pacifikom zo severu na západ, navyše na veľmi vratkej lodi. O Beňovského zápisky, najmä o ostrovoch kožušín a navigačných trasách, súperili holandské, britské a francúzske obchodné spoločnosti. Beňovský sa dal do služieb Francúzov a s nimi sa plavil naprieč Indickým oceánom s medzipristátím na Mauríciu. V Paríži oslovil ministra zahraničných vecí vojvodu d'Aiguillon s tajným plánom Rusov a Angličanov na prenikanie do oblasti Pacifiku, ktorý získal v archíve guvernéra v Boľšerecku. Ponúkol ministrovi založenie prosperujúcej kolónie na Taiwane / Formose, ako bázy pre prienik do Pacifiku. Nadšený minister oslovil kráľa Ľudovíta XV. (1715 – 1774), ktorý sa však rozhodol vymenovať Beňovského, v hodnosti plukovníka, za veliteľa území za Mysom dobrej nádeje, osobitne Madagaskaru. Bol kľúčovou medzizastávkou francúzskych lodí na ceste do a z Indie, keďže vtedy museli oboplávať uvedený mys. Beňovský so zborom niekoľkých stovák dobrovoľníkov sa doplavil najprv na Mauríciu a následne na Madagaskar. Narazil pritom na nevôľu francúzskeho guvernéra na Mauríciu, pre ktorého bol Madagaskar vítaným zdrojom otrokov, využívaných či už priamo na plantážach cukrovej trstiny na ostrovoch Mauríciu a Réunion, alebo vyvázaných s lukratívnym ziskom do francúzskych kolónií v Južnej a Strednej Amerike. Obával sa zábran zo strany Beňovského, ktorý vtedy adresoval list ministrovi námorníctva, poukazujúci na to, že namiesto vývozu tamojších domorodcov do otroctva je racionálnejšie vycvičiť ich ako zručných remeselníkov a baníkov pre hojné nerastné bohatstvá ostrova, alebo aj ako námorníkov.

Beňovský založil na severovýchode Madagaskaru mesto Louisbourg, pomenované po francúzskom kráľovi Ľudovítovi XV., a začal systematický prieskum tohto ostrova, štvrtého najväčšieho na svete, ktorý Francúzi označovali ako „vzorka sveta“ vďaka rozmanitosti rastlinstva aj živočíšstva. Ostrov bol v tom čase rozdelený na územia ovládané niekoľkými desiatkami miestnych kráľov a vladárov. Beňovský ako skvelý stratég podporoval zbraňami aj vojenským zásahom širokú paletu slabších miestnych vládcov proti silným výbojným kmeňom, najmä Sakalavom. Preto si ho vladári, najmä na najobývanejšej severovýchodnej oblasti Madagaskaru, zvolili za ich veľkokráľa – „ampansakabé“. Niektorí autori to spochybňujú, hoci je to podložené dokumentáciou vo francúzskom koloniálnom archíve v Aix-en-Provence, kde autor príspevku osobne pátral. Beňovský tak spustil prvý proces unifikácie ostrova. Nie je náhodou, že krátko po Beňovského odchode z Madagaskaru sa toho ujala iná silná dynastia Imerinov, aby túto unifikáciu doviedla (Musil 2023: 101-106).

n° 2.

1776.

1

C^{5A} 6. n° 11



Acte du serment des Roys,
Princes et Chefs de l'Isle de
Madagascar consommé le 1^{er} octobre 1776
dans la Plaine de Mahaveloa, pour Statuer
l'Election du Maurice Auguste Comte
Deniowski au Rang de Sampansacabé,
1^{er} chef suprême de la Nation.

Les Rois, Princes, Chefs et Peuples
cy-dessous assemblés en Cabaret Diette.

Sianique } Chefs de la Province d'Antsahoa Saphirobay.
Mandingue }

Raoul. Prince

Diamanongue } Chefs de la Province d'Antambour.

Manon } Chefs de la Province d'Antsirah 5099.
Manongamamon }

Manacandrin } Chefs de la Province d'Antsaphirobay.
Diamandrin }

Rassonou } Princes de la Province d'Antsirahibay.
Le toutou }

Rassonou } Chefs de la Province de Rasseramin.
Cerry }

Sansé } Chefs de la Province de Sambarine.
Damo }

Sambaranthé } Chefs de la Province d'Antsirac.
France }



Na trón medzičasom nastúpil kráľ Ľudovít XVI. (1774 – 1792), ktorého omnoho viac než jeho predchodcu zaujali Beňovského návrhy na etablovanie sa v Pacifiku. Vyslal slávneho moreplavca, kapitána Jeana-Françoisa de La Pérouse, aby Beňovského návrhy overil. La Pérouse v plnej miere potvrdil údaje vo vzťahu k Taiwanu / Formose a doplavil sa až k brehom Kamčatky, kde nastal poplach, lebo jeho flotilu považovali za obávaný návrat Beňovského s vojskom, ktorým sa vyhrážal pri odchode z Kamčatky (Godefroy 2023: 7-8).

V službách Jozefa II.

Francúzsko však prežívalo hospodársku krízu, preto Beňovského povolali nazad do Paríža, kde ho Ľudovít XVI. odmenil prestížnym Radom svätého Ľudovíta a povýšil ho na generálmajora so slušnou penziou. Beňovský využil to, že kráľovou manželkou bola Mária Antoinetta, najmladšia dcéra Márie Terézie, ktorú vtedy prišiel navštíviť jej brat Jozef. Vďaka Beňovského dôvtipným rokovaniam s nimi sa podarilo presvedčiť panovníčku Máriu Teréziu, aby ho nielen omilostila, ale navyše povýšila z baróna na grófa s novým erbom a heslom *In adversis et prosperis (V priazni aj v nepriazni)*, čo výborne vystihovalo grófove schopnosti pozviechať sa zo všetkých nepriaznivých situácií.

Beňovský sa vtedy zavďačil Jozefovi II., už cisárovi, veľkolepým projektom, ktorým sa malo čeliť najmä dominancii Británie v Stredomorí. Bol to jednak projekt navigačnej riečnej cesty spájajúcej Viedeň, Prešporok a Komárno prostredníctvom Dunaja a nadväzne sieťou kanálov až po prístav Fiume / Rjeka na Jadrane. Popritom vypracoval projekt rakúskej cisárskej flotily na Jadrane: 19 lodí s 320 delami, 1 242 námorníkmi a 288 vojakmi. Dvorská kancelária projekt vodnej cesty čiastočne odobrila s podmienkou, že gróf do projektu vloží vlastný kapitál. Bol to zjavne dôvod, aby gróf založil, s Jozefom Mariottim, špedičnú spoločnosť na prepravu tovaru medzi Jadranom a vnútrozemím, osobitne tabaku. Spoločnosť bola spočiatku stratová, neskôr výnosná, avšak v tom čase už bol gróf mimo Uhorska s inými zámermi. Gróf sa pokúsil zaujať aj Jozefa II. návrhom, aby sa Rakúsko etablovalo na Madagaskare. Jozef II. nakoniec vystavil dekrét, ktorý zaručoval grófovi Beňovskému ochranu rakúskeho cisára, „*aby sa plavil po moriach pod jeho zástavou, civilizoval obyvateľov Madagaskaru a spravoval a vládol tomuto ľudu*“ (Archives Nationales d'outre-mer, Aix-en-Provence, C5A, č. 183, 183bis). Bol to dôkaz dôvery cisára voči Beňovskému, pretože ten dekrét bol vlastne neželaným zásahom do koloniálnej sféry Francúzska, s ktorým si Rakúsko práve sobášom Márie Antoinetty s Ľudovítom XVI. chcelo skonsolidovať vzťahy (Musil 2023: 134).

Copia

Nos Iosephus II^{us} Divini
favente Clementia Romanorum Imperator
semper Augustus, Rex Hungariae, Bohemiae,
Dalmatiae, Croatiae, Sclaviniae, Galliciae. &c. &c.

Si quidem expositum Nobis esset,
per Dilectum a Nobis Mauritium Augustum
& Comitibus Benyowsky, Regni Hungaricae,
Magnatem; Quiliteranensem Populum, Insulae
Madagascariæ eandem Supremam Potestatem Regendi
detulerit. Ipseque ad civilisandam Nationem, ad-
ministrandumque Gubernium, ad dictam Insulam
se reddi cuperet, Nosque ad justum petitionem eius
ex jure Gentium condescendere obligaresmur, Praesentibus
Notum facimus praedictum Mauritium Augustum &
Comitibus Benyowsky sub Nostra particolare Pro-
tectione assumptus, Libere Maris sub Vexillo Nostrae
Peragraræ, inque dicta Insula colonias suas situare
guberniumque in se assumere possit. Datum
Vienna Austriæ Die Vigesima Septembris
Anno Domini Millesimo octingentesimo
Octagesimo tertio.

Signatum. Iosephus II^{us}

Ex Mandato Suae S. C. R. A. S. S.

Obr. č. 3: Dekrét cisára Jozefa II. s poverením Beňovského, aby zastupoval cisárove záujmy na Madagaskare. Zdroj: ANOM, Aix-en-Provence, C5A, č. 183, 183bis.

Na opačnej strane Atlantiku – projekt pre generála Washingtona

Beňovský sa vrátil do Paríža, kde si získal priazeň aj priateľstvo amerického veľvyslanca Benjamína Franklina, najmä ako skvelý partner v šachu. Franklin mu síce napísal odporúčania na partnerov v USA, avšak netušil o grófovom zámere ponúknuť svoje služby v radoch americkej armády. Gróf mu z vďaky venoval predbežnú verziu jeho pamätí a zároveň Franklina poprosil, aby prevzal záštitu nad jeho manželkou a dvoma dcérami, ktoré priviedol do Paríža.

Beňovský absolvoval ďalšiu zámorskú plavbu, tentoraz naprieč Atlantikom. V USA našiel vítaného spojenca, pôvodne pruského generála von Steubena, ktorý sa stal generálnym inšpektorom armády USA. Dokázal sa s ním dorozumieť po nemecky, vďaka čomu von Steuben pomohol skoncipovať list vrchnému veliteľovi armády USA Georgeovi Washingtonovi. Ten grófa síce prijal, ocenil jeho ponuku služieb, avšak vyjadril poľutovanie, že vyššie dôstojnícke pozície sú už obsadené. Gróf nezaváhal a v priebehu niekoľko dní, opäť s pomocou von Steubena, predložil vrchnému veliteľovi obdivuhodne vypracovaný projekt cudzineckej légie, nazvanej *Americká légia*. Tú by naverboval v Európe a preplavil cez Atlantik do USA. Stal by sa jej veliteľom, s potenciálnym povýšením na generála. Tak by dosiahol úžasné trio: bol už francúzskym generálom, veliteľia Barskej konfederácie v exile v Paríži ho menovali poľským generálom, a k tomu by pribudlo menovanie za amerického generála. Jeho projekt légie nadchol nielen samotného Washingtona, ale aj ministra obrany gen. Benjamína Lincolna a predložili ho Kongresu. Hoci prvotná odozva bola priaznivá, rad rušivých okolností, ako aj mierová zmluva uzavretá s Anglickom, spôsobili, že sa projekt nerealizoval (Musil 2023: 115-120).

Návrat na Madagaskar – ako veľkokráľ

Gróf absolvoval návrat cez Atlantik do Európy, kde sa opätovne pokúšal zaujať francúzske authority projektom obchodu s Madagaskarom pod jeho záštitou, avšak bezvýsledne. Oslovil aj aparát anglického kráľa Juraja III., ktorého síce projekt zaujal, avšak stroskotal na tom, že Madagaskar by sa nestal britskom kolóniou, ale suverénnym obchodným partnerom. Gróf už teda vystupoval z pozície veľkokráľa, ampansakabé. Nakoniec založil vlastnú spoločnosť pre zámorský obchod, na ktorú navnadal aj dvoch obchodníkov švajčiarskeho pôvodu v Baltimore, pánov Zollikofera a Messioniera. Vybavili ho loďou *Intrepid* (Neohrozená) s tovarom aj výzbrojou. Uzatvoril s nimi dohodu, ktorá je doposiaľ predmetom dohadov. Výmenný obchod s Madagaskarom mal zahŕňať aj otrokov. Beňovský však po príchode na Madagaskar napísal list francúzskemu guvernérovi na Mauríciu, v ktorom kategoricky zakázal obchod s otrokmi na Madagaskare, avšak ponúkal iné formy výmenného obchodu, napríklad s ryžou, dobytkom, čiže s tovarom, ktorý guvernér mohol využiť na získavanie otrokov na pobreží Afriky. Je možné, ba pravdepodobné, že aj gróf chcel záväzok voči partnerom v Baltimore riešiť obdobným spôsobom. Gróf sa už v liste guvernérovi tituloval ako *ampansakabé*. Začínal si budovať svoje kráľovské sídelné mesto na najvýchodnejšom myse Madagaskaru, na Cap Est,

pod názvom Mauretánia (odvodeným od latinskej verzie jeho mena Móric – Mauritius).

Guvernér síce považoval grófovú ponuku za prijateľnú, avšak otrokárska klika ho prinútila povolať francúzsku trestnú jednotku z Indonézie, aby grófa neutralizovali alebo zlikvidovali. Využili pritom mestica Mayeura, ktorý pôvodne Beňovskému slúžil ako tlmočník, no teraz priviedol trestnú jednotku utajovanou cestičkou až k opevneniam kráľovského mesta. Gróf sa bránil do posledného momentu šrapnelovou strelbou z diel, avšak nakoniec zahynul paradoxne francúzskou guľkou ako francúzsky generál (Mattei 1807: 3-15).

Zápas o Beňovského pamäti

Kedže Beňovský získal nielen informácie o ostrovoch vzácnych kožušín, ale aj o tajnom pakte Británie a Ruska o ich súčinnom prenikaní do Pacifiku, stali sa jeho denník a pamäti mimoriadne nebezpečnými pre obe uvedené mocnosti. Cárková Katarína II. zariadila, aby jej veľvyslanec v Paríži dohodil inštruovanú prostitútku Benjamínovi Franklinovi, známemu sukničkárovi, nech sa zmocní prvopisu Beňovského pamätí. Avšak Franklin zrejme neochabol v ostražitosti ani v intímnych chvíľach. Beňovského verným partnerom v Londýne bol chýrny učenec John Hyacinthe de Magellan, ktorému gróf zveril svoje pamäti pred finálnym odchodom na Madagaskar. De Magellan ich potom postúpil vydavateľovi Nicholsonovi. Ruský veľvyslanec v Londýne Semjon Voroncov prisľúbil štedrú odmenu agentovi, ktorý sa postará o likvidáciu Beňovského pamätí. V sídle Nicholsonovho vydavateľstva vypukol požiar, ktorý zničil 39 nákresov od autora práve vo vzťahu k plavbe Pacifikom.

Napriek týmto prekážkam sa jeho pamäti vydali pod názvom *Pamäti a cesty* najprv v anglickej, potom vo francúzskej verzii. V období osvietenstva boli zápisky exotických cestovateľov mimoriadne žiadané, preto sa dielo postupne vydávalo v prekladoch – nemecky, švédsky, holandsky..., ba aj na ázijskom kontinente v Japonsku a na Taiwane. Celkove sa Beňovskému venujú diela, nielen literárne, ale aj hudobné či výtvarné vo vyše dvadsiatich krajinách štyroch kontinentov (Musil 2023: 135-136).

Po Beňovského stopách

Autor tento fascinujúci príbeh slovenského moreplavca novoveku overoval už piatimi expedíciami po stopách Beňovského na Madagaskar, bádáním v archívoch v Maďarsku, Rakúsku, vo Francúzsku, v USA, Japonsku a na Taiwane, usporiadaním prvej expedície po stopách Beňovského na Madagaskar, ako aj štyroch ďalších expedícií. Ďalej usporiadaním prvej medzinárodnej konferencie o Beňovskom na Slovensku v roku 2016 s výstupmi v zborníku (Musil 2023). Výsledky expedícií a bádání zhrnul v knihe (Musil, 2023), ako aj nadväzne v komikse určenom najmä pre deti a mládež v slovenskej (Kellenberger, Musil 2021), ale aj francúzskej (Kellenberger, Musil 2022) verzii, tiež v obrázkovom leporele *Gróf Móric Beňovský – prvý náš euroobčan a svetobežník* (2016, 2023) s podobným zameraním pre mládež (po slovensky aj anglicky). Vďaka autorovej

iniciatíve vydala Národná banka v roku 1996 pamätnú striebornú mincu v hodnote 200,- Sk, kde je Beňovský zobrazovaný ako moreplavec. Autor založil občianske združenie „Priatelia grófa Beňovského“, aby publikáciami, osvetou cez internet a spomienkovými podujatiami pripomínali veľkolepého slovenského moreplavca, svetobežníka, bádateľa a autora stále atraktívneho svetového bestselleru, ako inšpirujúceho podnetu najmä pre mladé generácie.



Obr. č. 4: Pamätná minca Beňovského. Zdroj: Národná banka Slovenska, 1996.

Zoznam použitých zdrojov

Godefroy, N. (2023). Crossroads of Empire: The afterlife of Maurice Benyowsky's Warning and the Race to the Northern Pacific (1771-1785). In: Musil, M. (Ed.). *Maurice Benyowsky – eminent citizen of Europe and of the World in the light of most recent international discoveries*. Martin: Žilinská univerzita.

Kajdański, E. (1991). The authenticity of Maurice Benyowsky's account of his voyage through the Bering Sea. *Terrae Incognitae* 23(Jan), 51-80.

Kellenberger, M., Musil, M. (2021). *Neuveriteľné dobrodružstvá grófa Beňovského*. Martin: Vydavateľstvo Matice slovenskej.

Kellenberger, M., Musil, M. (2022). *Les aventures incroyables du comte Benyowsky*. Martin: A-knihy.

Mattei, M. (1807). *Contribution a l'histoire de Benyowsky dans la Baie de N'Gontsy. (1785-1786)*. Archives Nationales, Antananarivo.

Musil, M. (2023). *Skutočný príbeh grófa Mórica Beňovského*. Martin: A-knihy.

Psalmanazar, G. (1704). *An Historical and Geographical Description of Formosa*. London: Dan Brown.

Szirmay, A. (1804). *Hungaria in parabolis, sive commentari in adagia, et dicteria Hungarorum*. Budae: Typis Regiae Universitatis Pestanae.

Archív

Archives Nationales d'outre-mer

Štátny archív v Bratislave, pracovisko Archív Modra

Príspevok k dejinám regulácie Dunaja v Bratislave v 18. a 19. storočí¹

Peter Kašiak

Abstract

A contribution to the history of the regulation of the Danube in Bratislava in the 18th and 19th centuries

The regulation of streams in the 18th and 19th centuries laid the physical and conceptual foundations for the current state of water management. Regulatory work organised by the state and county authorities had been going on in Bratislava since the 1840s, but in spite of the high costs, its effect was uncertain. The need for a conceptual solution that would overcome the previous philosophy of preserving the status quo in order to protect dwellings and agricultural land became a fundamental issue. Comprehensive regulation plans began to emerge in Bratislava in the 1850s, and although it was not until 1886-1896 that a comprehensive solution was implemented, it was the period between 1750-1830 that defined the later regulations and hence the character of the river landscape. The aim of this thesis is to present and analyse the regulation works on the Danube between 1750 and 1830 not only from the point of view of what was carried out, but mainly from the point of view of what was planned, what and how was put into reality and how the regulation of the Danube entered into the historical geography, but also into the history of Bratislava and its surroundings.

Keywords: Danube, river engineering, Bratislava, 18th century

Kľúčové slová: Dunaj, riečne inžinierstvo, Bratislava, 18. storočie

Kontakt

Mgr. Peter Kašiak, Katedra slovenských dejín, Filozofická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, Gondova ulica 2, 811 02, Bratislava, e-mail: kasiak2@uniba.sk

Počiatky regulácie a úprav tokov vychádzali z viacerých dôvodov. Prvým a najzásadnejším bola potreba ochrany pred veľkými povodňami. V tomto prípade však nešlo len o priame škody, resp. dopravný potenciál, ale aj o ochranu pôdy a katastrálneho status quo (Kašiak 2023: 417-420). Každá výrazná zmena toku znamenala odnos intenzívne využívanej kultúrnej krajiny a nahradenie úrodnej poľnohospodárskej pôdy iniciálnou fluvizemou.² Úprava štrkových náplavov na úrodnú pôdu mohla trvať v súlade s riečnym

¹ Štúdia je výstupom projektu VEGA 1/0165/22 *Transformácia zobrazenia minulosti v slovenskej spisbe na prelome 18. a 19. storočia* spracovávaného na Katedre slovenských dejín Filozofickej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave (2022 – 2024).

² Takýto výrazný zásah do koryta predstavovala prietrž meandra okolo Nuss Au na začiatku 17. storočia, ku ktorej prispela povodeň v r. 1613. „Predošlého roku 1613 bola Dunajom pohltená časť Hlavného ostrova [Insula Maiori, Nagy Sziget]. Je zaznamenané, že v dôsledku tejto udalosti... boli zničené ovocné stromy

geomorfologickým cyklom minimálne storočie.³ Ak však došlo k skomplikovaniu vývoja ostrova, či fluktuácii toku, nemuselo k tomu dôjsť vôbec.⁴

Na regulačné práce je možné sa pozerieť z hľadiska hydrológie, geomorfológie, techniky stavby či ich ekonomicko-spoločenského významu. Zároveň však boli výslednicou snáh miestnych i štátnych autorít a reakciou na konkrétne prírodné udalosti. Každý realizovanej regulácii predchádzali rozsiahle plány, diskusie a nezriedka aj spory. Cieľom práce je predstaviť a analyzovať regulačné práce na Dunaji v rokoch 1750 – 1830 nielen z pohľadu toho, čo sa uskutočnilo, ale hlavne toho, čo bolo naplánované, čo a ako sa uviedlo do reality a ako regulácia Dunaja vstupovala do historickej geografie, ale aj dejín Bratislavy⁵ a okolia.

Prvé snahy o spútanie toku formou kamenných a drevených valov a výhonov boli usku-točňované lokálnymi autoritami nezriedka len na úrovni obcí, v lepšom prípade panstiev a siahajú do 13. storočia (Pišút 2002: 381; Horváthová 2003: 64). Hoci nemožno povedať, že boli celkom neúčinné, ich vplyv na prirodzený vývoj rieky bol minimálny, lebo nedokázali odolať hlavnému prúdu, ani väčšej povodni, resp. ľadochodu (Pišút 1997: 105). V Uhorsku a strednej Európe sa počiatok rozsiahlejších vodohospodárskych opatrení spája s osvietenskou politikou habsburských panovníkov Karola VI.⁶ a najmä Márie Terézie (Pišút 2002: 381; Pišút 2018: 175-178). Míľnikmi v organizácii regulačných opatrení boli mandát Karola VI. z roku 1720, na základe ktorého bol vypracovaný rámco-vý plán na úpravu toku s dôrazom na dopravnú funkciu a úpravu brehov, ktorý uhorský snem prijal v roku 1723 ako článok 122 (Petrovič 1978: 26). Za vlády Márie Terézie bola založená Dvorská komisia pre úpravu vodných ciest Uhorska v roku 1771 a Riaditeľstvo riečnej plavby (*Navigationsdirektion*) v roku 1773 (Pišút 2018: 175). Už pred založením uvedených inštitúcií sa však regulácia organizovala na najvyššej úrovni, a to z priameho rozhodnutia panovníčky, resp. Miestodržiteľskej rady (*Consilium Regium Locumtentie Hungaricum*).⁷

O zásadnejších regulačných prácach (prvé známe nariadenie o úprave Dunaja na úrovni štátu bolo vydané v roku 1569 (Petrovič 1978: 47-53)) sa začalo hovoriť a písať na cisárskom dvore už od 60. rokov 17. storočia,⁸ k čomu prispelo aj založenie Orientálnej obchodnej spoločnosti v roku 1667 (Petrovič 1978: 24). Aj vo Viedni však trvalo storočie,

[*fructera arboribus ab inundationem Danubii absumeretur*].* Odplavená bola staršia časť nivy s vyvinutejšou pôdou pravdepodobne v severozápadnej časti Nuss Au, pričom sa koryto hlboko zarezalo do starších častí nivy. MNL; UEC; Sign. UC 6 : 56 (b). 13. 11. 1614; Sign. UC 69 : 76. 1614; Sign. UC 6 : 56 (a). 16. 5. 1614; Pišút, Procházka 2011: 239-246.

³ Tento proces je možné podrobne sledovať na nive Thebner Au ležiacej oproti hradu Devin, ktorej vznik možno datovať do 30. až 40. rokov 16. storočia. Prvýkrát je nepriamo spomínaná v r. 1572 ako ostrov využívaný na zber trstiny a vrbových prútov. V r. 1614 je už uvedená ako lužný les, a koncom 17. storočia je doložený pasienok. Až na konci 18. storočia je však doložený ovocný sad (orechový) a začiatkom 19. storočia aj iné druhy stromov. V tomto období sa ostrov začína využívať ako orná pôda. Kultivácia ostrova, a to napriek tomu, že tu nedošlo k vybočeniu z geomorfologického cyklu, trvala takmer tristo rokov (Kašiak 2024).

⁴ Príkladom ostrova, ktorý v dôsledku fluktuácií koryta nebol nikdy kultivovaný, je Rudten Leber. Vznikol po prietži meandra okolo Nuss Au v 17. storočí.

Hlavný tok sa v priebehu nasledujúcich 100 rokov viackrát presúval severne a južne od ostrova, kým sa v období 1775 – 1784 v dôsledku zmien koryta na vyššom úseku neustálili na severnej strane a zvyšok ostrova bol zatlačený k brehu Nuss Au (Pišút 2014: 292-294).

⁵ V prameňoch sledovaného obdobia citovaných v tejto práci sa prevažne používa latinský názov *Posonium*, ktorý dominuje aj v úradných dokumentoch spolu s nemeckým názvom *Pressburg*. Zriedkavejšie, najmä po roku 1800, aj maďarským názvom *Pozsony* v rôznych ortografických variantoch. Slovenský názov *Prešporok/Prešpurk* používaný od 15. storočia (1433) v bratislavskej spoločnosti nadobúda významnejšie postavenie až v 19. storočí. Z dôvodu uvedenej nejednotnosti názvov, ako aj z dôvodu, že prevažne používané latinské a nemecké varianty (a ich skloňovanie) nie sú v historiografii tohto obdobia zaužívané, používam novodobý názov Bratislava (od 1919).

⁶ ŠABA; t. BŽ I.; Mandát Karola VI. o úprave hrádzi proti záplavám Dunaja. Sign. 1720_f4_n-3.

⁷ MNL; T 1; A Pozsony körül folyó dunai vízmunkák területe. Sign. T_1_No_92/1-2.

⁸ ŠABA; t. BŽ I.; Mandát Leopolda I. o regulácii Dunaja. Sign. 1665_f1_n-2.

než sa prešlo od slov k činom. Plány na reguláciu Dunaja predstavil už Johann Joachim Becher okolo roku 1660 (Hassinger 1951) a v roku 1717 Vinzenzo Coronelli. Obidva plány však „predbehli svoju dobu“. Boli nerealizované z dôvodov vysokých nákladov a nedostatočného rozpracovania vo vzťahu k dobovým technickým možnostiam podobne ako o niečo mladšie návrhy Luigiho F. Marsigliho. Zostali tak v rovine odvážnych predstáv. Realizovať sa začal až po skončení sedemročnej vojny Ritterov plán z roku 1760 (Hohesinner 2013: 5-7).

Jeden z prvých úsekov, kde sa začali už po roku 1664 uskutočňovať plošnejšie opatrenia, bola horná časť vnútrozemskej delty Dunaja patriaca Bratislavskej stolici.⁹ Hoci v prameňoch sa viac zdôrazňovalo zabezpečenie plynulosti dopravy, zníženie biedy obyvateľstva v dôsledku zničenej úrody a nezriedka aj zachovanie polí, zásadným faktorom bola aj obrana pred osmanskou hrozbou. Po Vašvárskom mieri sa Dunaj, Malý Dunaj a dolný tok Váhu stali hranicou kráľovského Uhorska a Osmanskej ríše. Turecké výpady sa uskutočňovali po rieke a ramenách a v zime po zamrznutom ľade a ohrozovali najmä pobrežné obce.¹⁰ Odvtedy sa práce vykonávali kontinuálne. Organizované boli župnými inštitúciami na náklady Uhorskej komory alebo stoličnej šľachty na lokálnej, ale aj župnej úrovni, pričom vykonávané boli v rámci poddanských robôt.¹¹ Lokálne autority alebo samotné obce (predialistická stolica Vojka) vykonávali neraz protichodné opatrenia, čo si cisársky dvor a Miestodržiteľská rada uvedomovali. V prostredí absencie komplexného riešenia však opakované nariadenia a žiadosti o spoluprácu mali len čiastočný efekt.¹² V Bratislave sa výstavba štátom koordinovaných rozsiahlejších opatrení začala v 40. rokoch 18. storočia, napr. opevnenie hrotov Bruck Au (1749) a Mütter Hauften (1779) (Pišút 2002: 381).¹³ Komplexnejšie opatrenia však vznikli oneskorene až v 70. rokoch.¹⁴ O tom, čo sa postavilo, ako sa to postavilo a hlavne prečo sa postavili hrádze tak ako sú, čo zásadným spôsobom ovplyvnilo nielen Dunaj, ale širokú oblasť krajiny v okolí Bratislavy, nám hovoria nielen uskutočnené diela, ale predovšetkým neuskutočnené plány. Proces výstavby hrádzí a úprav riečnej krajiny vyplynul zo spektra prírodných a kultúrno-hospodárskych faktorov, pričom zásadná etapa tohto vývoja, ktorá určila charakter Bratislavy, prebiehala od konca 50. rokov 18. storočia do konca 20. rokov 19. storočia.

Stav Dunaja v polovici 18. storočia, zdokumentovaný najmä kartografickým dielom A. E. Fricsa, je pomerne známy.¹⁵ Hlavným trendom zmien koryta v Bratislave bol vývoj Pečnianskeho meandra, ktorý ohrozoval Petržalku (Pišút 2002), pričom na východ od mesta sa nachádzala spleť živých premenlivých ramien, ktoré sa síce podarilo

⁹ ŠABA; f. BŽ. I. Mandát Leopolda I. o regulácii Dunaja; Mandát Leopolda I. o určení úpravy koryta Dunaja pri mestečku Óvár. Sign. 1667_f1_n-2.

¹⁰ ŠABA; f. BŽ. I. Mandát Leopolda I. o regulácii Dunaja; Mandát Leopolda I. o pomoci obyvateľom Žitného ostrova pri prehľbovaní koryta Dunaja a stavbe opevnení proti Turkom (Sign. 1679_f5_n-11; Kohútová 2020: 50).

¹¹ ŠABA; f. BŽ. I.; Mandát Leopolda I. županovi o príspevku župy bezplatnými robotami na opevňovacích prácach na Váhu, v Rábe a po oboch stranách Dunaja. Sign. 1677_f4_n-2; Mandát Leopolda I. županovi o povinnosti župy prispieť furmankami, materiálom i pracovnými silami na reparáciu opevnení poškodených dunajskými záplavami. Sign. 1677_f8_n-3.

¹² ŠABA; f. BŽ. I.; Nariadenie Leopolda I. župe o zákaze svojvoľných úprav toku Dunaja. Sign. 1696_f5_n-2; Koncept prosby župy kancelárovi Leopoldovi Nádasdymu, aby prinútil Komárňanskú a Rábsku župu k spolupráci na opravách dunajských hrádzí. Sign. 1751_f9_n-47.

¹³ V súvislosti s vyhrotenou situáciou pri Vojke, kde sa v prvej polovici 18. storočia vytvorila séria meandrov s vysokým polomerom, sa uskutočnilo po roku 1729 prerazenie meandra pri Bodíkoch (Nagybodak) na základe série plánov vypracovaných a dozorovaných Samuelom Mikovíny. Mikovín vypracoval aj komplexnejší plán napriamania koryta Dunaja a odrezania ramien ohrozujúcich obce (Petrovič 1978: 69; Pišút 1995: 287-288).

¹⁴ Pišút 2018: 175-178; ŠABA; f. BŽ. I.; Oprava ciest a dunajských hrádzí pri Petržalke. Sign. 1772_f6_n-2.

¹⁵ AMB; Zberka máp a plánov. sign. 1018 (652), Plán bratislavského územia patriace sčasti mestu a sčasti Pálffyovcom, autor A. E. Frics, 1753; Sign. 1019 (101). Špeciálna geografická mapa územia Bratislavy, autor A. E. Frics, 1753. Rozbor a georeferencovanie: Pišút 2002: 373-374.

v priebehu niekoľkých storočí oddialiť od centrálneho mesta, široká oblasť však bola naďalej zaplavovaná (Pišút 2002: 381-383). Po viacerých starších prietržiach ramien sa tok juhovýchodne od mesta dočasne napriamril, nedalo sa však očakávať, že tento stav bude dlhodobý (Pišút, Timár 2007: 10-14). Plány, ktoré začali vznikať v 50. rokoch 18. storočia, sa od reálne uskutočnených opatrení líšili svojou komplexnou koncepciou zameranou na usmernenie Dunaja do jediného koryta, ktoré by bolo dostatočne široké, aby poňalo vyššie vody a dostatočne priame, aby hrádze okolo neho dokázali odolať náporu povodňových prúdnic, ktoré by navyše pôsobili v príliš malom uhle a ich sila by sa oslabovala. Dlho sa však nepodarilo uskutočniť žiadny z nich vo väčšom meradle. Praktické úpravy zdokumentované napríklad na ostrove Pečňa si zachovávali starú filozofiu konzervovania existujúceho stavu.¹⁶ Do tohto konceptu zapadala aj uskutočnená časť projektu Andreasa E. Fricsa, vypracovaného v roku 1752 v reakcii na odnos viac než 23 m územia ostrova,¹⁷ ktorý rátať s vybudovaním sypanej hrádze spevnenej kameňmi a drevenými piliermi pozdĺž brehu Kapitulskeho poľa, ako aj opatrenia na vyrovnanie toku za spolupráce s majiteľmi pozemkov na južnej strane vyššieho úseku Dunaja. „*Pretože čím vyššie by sa s prácami začalo, tým by bol istejší ich úspech. Možno ich vynechať* [opatrenia navrhované na vyššom úseku Dunaja obzvlášť na území panstva Flantschendorf (majetok Bratislavskej kapituly od roku 1279 (Knauz 1882: 87-89), administratívne patrilo pod obec Kopčany (Kittsee) v Mošonskej župe vlastnenú Eszterházyovcami) (Kašiak 2024: 57-58)], *ale ostrov Engerau bude tak napádaný, že bude mať len malý úžitok.*“¹⁸ Dôsledkom toho bola nízka účinnosť opatrení vrátane prvého uskutočneného veľkého projektu, tereziánskej hrádze na Viedenskej ceste, postavenej v rokoch 1771 – 1774 (prvá etapa od Kopčianskeho ramena po mestský hostinec, dnes reštaurácia Leberfinger) a 1775 – 1778 (úsek pozdĺž južného brehu Dunaja vrátane zahradenia Chorvátskeho ramena (1777)).¹⁹ Hrádza bola postavená v reakcii na sériu povodní, ktoré odniesli ďalšiu časť petržalského chotára vrátane tretiny obce, kopírujúc stav brehu z roku 1769 (Pišút 1993: 46-49; Pišút 2002: 380). Hoci súčasne s výstavbou hrádze sa hlavný tok Dunaja presunul do bývalého ramena Steinerang, hrádza stojaca v priamom smere povodňových prúdnic smerujúcich z Devínskej brány sa pretrhla pri každej veľkej povodni (1775, 1787, 1809, 1826) (Kašiak 2024: 58-59; Pišút 2011: 138). Jej ďalšími problémami boli úzke hrdlo, ktoré povodeň vytvorila priamo pri Bratislave (Kašiak 2024: 59-62), a zvýšenie účinkov povodne v medzihrádzovom území, čo viedlo k degradácii využiteľnosti starých nív (Pečňa, Griechen Au) (Pišút 2005: 175-176). Reakciou na zhoršený stav stále v rámci starej filozofie bola výstavba viacerých čiastkových hrádzí, ktoré mali chrániť jednotlivé parcely v medzihrádzovom území a viedli k jeho ďalšiemu zúženiu a zvýšeniu kulminačnej hladiny povodní.

Ešte pred zmenou toku Dunaja pri Pečni sa vyprofilovali dve koncepcie definitívneho riešenia regulácie Dunaja a odstránenia hrozby povodní. Vo všeobecnosti možno povedať, že jedna bola zameraná na zachovanie status quo a druhá predstavovala

¹⁶ AMB; Zbierka máp a plánov. sign. 1018.

¹⁷ ŠABA; f. BŽ I.; Návrh župného geometra Ericha Fritscha na ochranu ostrova Engerau (Petržalka) pred škodami spôsobovanými Dunajom. Sign. 1753_f1_n-42.

¹⁸ ŠABA; f. BŽ I.; Návrh župného geometra Ericha Fritscha na ochranu ostrova Engerau.

¹⁹ MNL; S 12; Situations und Niveau Plan der im Flanschendorfer Wiesen Grunde naechst Presburg mit Aerial Kosten Anno 1825 erbauten Dammstrasse. Sign. S_12_-_Div_XIX_-_No_22. Hrádza kopirovala pobrežnú čiaru po povodni v r. 1769.

možno až príliš ambiciózny projekt, ktorý mal Bratislavu definitívne zbaviť povodňovej hrozby a nebezpečnej blízkosti Dunaja. Prvý plán predpokladal prepich meandra okolo Pečne v smere ramena Steinerang, následne vybudovanie silnej pobrežnej hrádze pri Bratislave a úplné zahradenie Pečnianskeho aj Chorvátskeho ramena. Tento plán sa natoľko vžil v pamäti Bratislavy, že až do konca 20. storočia sa udržal názor, že prietrž Pečnianskeho meandra sa uskutočnila v dôsledku regulácie, hoci sa udiala primárne v dôsledku prírodných faktorov (Portisch 1933: 154; Purgina 1957: 155). Jeho autorom bol župný geometer Sigismund Hubert a na prerokovanie v mestskej rade sa dostal v roku 1766.²⁰ Plán bol pripravovaný v kooperácii s Uhorskou komorou, ktorá spolu s mestom v roku 1768 uvoľnila prostriedky na jeho financovanie.²¹ V skoršej verzii plánu Hubert rátal s ponechaním prietochnosti Chorvátskeho ramena, avšak v súvislosti s masívnou eróziou ohrozujúcou viaceré obce (Rusovce a najmä Čunovo) sa najneskôr v roku 1771 stalo súčasťou plánu jeho zahradenie.²²

V podobnom duchu oveľa presnejšie vypracoval návrh regulácie dôstojník a inžinier v službách Uhorskej komory Joseph Kiss,²³ ktorý bol aj autorom projektu Petržalskej hrádze.²⁴ Jeho návrh predpokladal kanalizáciu Dunaja v úseku Bratislavy s opevnením hrotov na Stadt Grundt a úplné zahradenie Kapitúlskeho ramena. Až na malé zmeny sa nakoniec podľa tohto plánu postupovalo nasledujúcich 150 rokov až do definitívneho spútania Dunaja reguláciou na strednú vodu. Druhý plán vypracovaný Gašparom Lábom²⁵ predpokladal zachovanie hornej časti Kapitúlskeho ramena a uskutočnenie prepichu medzi Kapitúlskym ramenom a dolnou časťou Chorvátskeho ramena.²⁶ Hlavný tok Dunaja by sa tým odklonil ďalej od Bratislavy a neohrozoval by ani Petržalku. Prepich bol plánovaný súbežne s okrajom staršieho náplavového územia v smere hraníc s Mošonskou župou,²⁷ po ktorom mala pokračovať Viedenská cestná hrádza. Vo vyššom úseku sa rátalo s odstránením časti Hirsch Hauffen a častí Wottenburger Au. Výhody jedného či druhého plánu sa sprvu zdali naklonené v prospech plánu B. Vzdialenosť prepichu by bola kratšia, v ceste stáli prevažne lúky a lužný les. Naopak, v ceste potenciálnemu novému korytu podľa plánu A pod hradným kopcom stáli kvalitné záhrady bohatých mešťanov na Pečni (Pišút 1997: 108).

Na pozadí lokálnych plánov vykonaných prác sa pripravovali veľkolepé projekty na úrovni štátu, medzi ktorými vyniká sústava projektov Francois Josepha Maireho.²⁸ Maire prišiel do Habsburskej monarchie v 80. rokoch 18. storočia na pozvanie Jozefa II. V roku 1786 predložil projekt, ktorý zahŕňal nielen úpravu Dunaja,

²⁰ AMB; fond Magistrát mesta Bratislavy. Sign. 12 499; 1766; N. 1-72/CL. Urgencia prerokovať projekt komorského geometra Huberta podľa ktorého sa má zabezpečiť ochrana pred povodňami Dunaja; MNL; S 11; Plan von dem Oberhalb Presburg befindlichen Donau Strohm, wie solcher aufs vorteilhafteste zu dirigiren. Sign. S_11_-_No_.484.

²¹ AMB; fond Magistrát mesta Bratislavy. Sign. N. 71-144/CL. 242. Uvoľnenie peňazí zo všeobecnej pokladnice na úpravu Dunaja, ktorá sa realizuje pod vedením geometra Huberta.

²² ŠABA; f. BŽ I; Úpravy Kráľovskej miestodržiteľskej rady vo veci regulácie tzv. rusovského ramena Dunaja. Kresba geometra Žigmunda Hubertha priložená. Sign. 1771_f8_n-35.

²³ Joseph Kiss (19. 3. 1748 – 13. 3. 1813) študoval v Británii, projekt Petržalskej hrádze (len úsek po Bruck Au) bol jeho prvým projektom, neskôr pôsobil vo Viedni a najdlhšie v Bábke a dolnom Potisí, kde vypracoval množstvo projektov vrátane kanála Dunaj-Tisa-Dunaj. Gruber 2010: 141-149; Petrovič 1978: 75.

²⁴ MNL; S 12; Situation Plan Lit. A. von der Lage deren ... Donau Wasser A. Sign. S_12_-_Div_X_-_No_.98/a/8-16. Pozri mapu č. 4 v prílohe.

²⁵ Gašpar (Casperus) Láb – zememerač a príslušník sedrie Mošonskej stolice. Pišút 2019.

²⁶ MNL; S 12; Plan von der Gegend bei Pressburg. Sign. S_12_-_Div_XIII_-_No_.289:1.

²⁷ MNL; S 80; Rectificirter hydrographisch-topographischer Plan des Donau Stroms von dem Markte Petronell in Nieder Ostereich bis unterhalb der Ortschaft Gútor im Pressburger Comitatz. Sign. S_80_-_Duna_-_No_.19/1-12.

²⁸ F. J. Maire (1738 – 1788), francúzsky inžinier, architekt, kartograf, pracoval v rakúskych a ruských službách ako vojenský inžinier v protitureckých vojnách (Petrovič 1978: 37; Maire 1786: 9-20).

ale navrhoval vybudovať sústavu vodných ciest po celej ríši.²⁹ Maire navrhoval napriamenie toku Dunaja pri Bratislave s tým, že by sa upravil do dvoch kanálov, z ktorých hlavnú vodnú cestu by predstavoval Malý Dunaj výhodnejší na spojenie s Váhom. Jeho návrh predpokladal vytvorenie riečneho uzlu pri Podunajských Biskupiciach, odkiaľ by pokračoval severný kanál Biskupickým ramenom.³⁰ Tento plán narazil na technické problémy, obrovské finančné náklady a naviazanosť na osobu Jozefa II. Po jeho smrti sa žiadny z navrhovaných kanálov nerealizoval.

Prečo sa uskutočnil plán A? Na prvý pohľad sa javí ako najpravdepodobnejšie, že o jeho presadení rozhodla príroda a tempo aplikácie štátnych rozhodnutí, ako aj prirodzená obava pred radikálnymi riešeniami. Prípravy sa naťahovali, a v rokoch 1768 – 1771 sa pretrhol meander okolo Pečne, čím sa plán z veľkej časti realizoval (Pišút 1997: 105, 108). V druhej polovici 18. storočia sa tiež uskutočnila séria lokálnych regulačných opatrení na severnom brehu Dunaja, s nízkou efektivitou, ale veľkými nákladmi (Pišút 2016 – 2017: 46; Pišút 2018: 175-184). Zásadným bodom smerujúcim k presadeniu plánu A bolo zahradenie Chorvátskeho ramena (1777) (Pišút 2018: 177-181). Po reaktívácii v roku 1809 však k opätovnému zahradeniu došlo až v 70. rokoch 19. storočia. To však nebol jediný dôvod. Nezanedbateľným aspektom boli majetkovo-územné spory s panstvom Kopčany, Bratislavským hradným panstvom a obcou Wolfsthal a panstvom Pottenburg na rakúskej strane.³¹ Tieto spory budovanie ochranných opatrení spomaľovali až znemožňovali. Neschopnosť dosiahnuť dohodu s Eszterházyovcami (Kopčianske panstvo – Flantschendorf) a Pálffyovcami (Bratislavské hradné panstvo) boli hlavným dôvodom krachu Fricsovho projektu v 50. rokoch 18. storočia.³² Možnosť oddialenia Dunaja od Bratislavy prietržou meandra nezanikla. Jej zástancovia síce strátili argument nižších nákladov, zato sa jasne ukázala sila rieky a riziko jej bezprostrednej prítomnosti pri meste. V priebehu presunu toku bol oderodovaný celý zvyšok Starej Pečne (Alte Pötschen) a väčšina Novej Pečne (Neue Pötschen), čo spolu predstavuje cca 100 ha niekoľko storočí kultivovanej záhradnej pôdy. Škody spôsobené povodňami v časti Zuckermandel v nasledujúcich rokoch výrazne narástli (Pišút 2016 – 2017: 56-57). Samotnou prietržou sa povodňová hrozba neznížila. Práve naopak, v polstoročí po nej zažila Bratislava najintenzívnejšiu zdokumentovanú vlnu povodní (Pekarová a kol. 2013: 330-331). Pri väčšine z nich sa povodňová vlna prevalila Pečnianskym ramenom v smere do bývalého Engerauer Arm (Kašiak 2024: 58). Myšlienku odviesť Dunaj obtokovým kanálom ďalej od centra obnovil Gašpar Láb, ale s touto možnosťou uvažovali aj iní inžinieri ešte aj po povodni 1809,³³ ale aj v roku 1965, a plán je živý aj v súčasnosti,

²⁹Na území Slovenska napr. kanalizovanie Váhu až po Ružomberok a odtiaľ prieplav so sústavou vzdúvacích komôr do Spišskej Belej s veľkou retenčnou nádržou na území obce Mengusovce, pokračujúci kanalizovaný Popradom do Dunajca. Najambicióznejšou časťou súhrnného Maireho projektu prepojiť cez Habsburskú monarchiu Jadranské, Čierne a Baltské more bolo spojenie Karlovacu a Rjky pomocou komplexnej sústavy komôr a akvaduktov (prevýšenie tohto úseku by dosiahlo viac než 1 600 m). NK ČR; No. III. Jonction du Waag au Poprad. Sign. 62 A 000190; NK ČR; No. VI. Plan et Coupe de deux Ecules a l'effet de montrer par quel mécanisme un Bateau peut, s'élever graduellement à de certaines hauteurs et en descendre. Sign. 62 A 000193; Institute and Museum of Military History, Hydrographische Karte der oestereichischen Erbstaaten diesseits des Rheins. Francois Joseph Maire. Sign. B IX b 81.

³⁰NK ČR; CARTE HYDROGRAPHIQUE des Etats de la Maison d'Autriche en deça du Rhin A VIENNE. Sign. 62 A 000218.

³¹ŠABA; t. BŽ I.; Návrh župného geometra Ericha Fritscha na ochranu ostrova Engerau; Spor medzi hlavným županom Pavlom Karolom Pálffym a mestom Bratislava o povinnosti pri regulácii Dunaja pri Petržalke. Sign. 1772_f4_n-81.

³²ŠABA; t. BŽ I.; Návrh župného geometra Ericha Fritscha na ochranu ostrova Engerau.

³³MNL; S 12; Planum Representans defluxum Capitalis Danubii... Sign. S_12_-Div_XI_-No_74:15. Kompromisný návrh, ktorý ako jednu z možností navrhoval prerazenie Stadt Grundt vznikol pod vedením Josepha von Shemerla von Leytenbach (Jozef Marija Šemrl). MNL; S 12; Charte der Donau von Theben Gegen Carlbürg, nebst der Gegend der Stadt Pressburg. Sign. S_12_-Div_XIII_-No_405; MNL; S 12; Carte der Donau von Theben gegen Carlbürg nebst der Gegend der Königl. Freystadt Pressburg. Sign. S_12_-Div_XI_-No_91:1.

hoci sa nikdy nestal prioritou.³⁴ Veľké náklady priniesla aj snaha zabrániť rozširovaniu Leopoldovho ostrova medzi Pečňou a Zuckermendlom. Náklady na regulačné zásahy boli neúmerné ich účinnosti. V rokoch 1830 – 1870 sa minulo v oblasti Bratislavy viac než 6,9 milióna zlatých (Pišút 1993: 48-52). V roku 1809 to bolo o to aktuálnejšie, že sa pretrhla hrádza aj pri Au Parku a vo vtoku do Chorvátskeho ramena, čím bola zničená 30 rokov budovaná ochrana Petržalky (Kašiak 2024: 58). Viedenská cestná hrádza bola na väčšine dĺžky v západnom úseku poškodená natoľko, že už nebola obnovená³⁵ a na novú hradzu sa na exponovaných miestach čakalo až 25 rokov.³⁶

Filozofia zachovania status quo sa ukázala ako neúčinná, avšak plán odvedenia Dunaja od Bratislavy sa neuskutočnil. Hoci ekonomické argumenty, napriek tomu že sa o nich nehovorilo vždy na prvom mieste, nemožno podceňovať,³⁷ a dôležitý bol aj aspekt majetkových sporov v prípade zaangažovania väčšieho počtu vlastníkov (Kopčany – Eszterházyovci, Kapitula – Pálffyovci...), pri rozhodnutí zavážili spoločenské aspekty. Pri obliehaní Bratislavy napoleonským vojskom v lete 1809 boli zároveň ramená Dunaja úspešne použité ako obranné priekopy.³⁸

Realizácia regulačných opatrení v Bratislave bola urýchlená populačnou a stavebnou transformáciou mesta v druhej polovici 18. storočia. Bratislava v tomto období nastúpila cestu modernizácie, zmeny charakteru výstavby a urbánneho plánovania (Bočková 2021: 107). Tento rozvoj sa po vypuknutí napoleonských vojen a hlavne presune ústredných úradov do Budína (1783, 1785, 1830) prerušil³⁹ a pokračoval až v súvislosti s industrializáciou po roku 1840 (Plesník a kol. 1974: 583-585). Tomu zodpovedajú aj hlavné fázy regulačných prác, ktoré vyvrcholili neuskutočenými plánmi 80. rokov 18. storočia a znova sa výraznejšie rozbehli až po roku 1830.

Navyše sa začiatkom 19. storočia začal meniť mestský štýl života. Kým v starších obdobiach boli oblasti pri rieke vyhradené pre chudobných, resp. rybárov a iných remeselníkov priamo naviazaných na rieku (Špiesz 1987; Moravčíková 2020: 242-262), už v druhej polovici 18. storočia, najmä po zbúraní mestských hradieb (1775 – 1778), sa v blízkosti rieky s odbornou a finančnou podporou Miestodržiteľskej rady (Moravčíková 2020: 66, 69, 297) buduje nové spoločenské centrum zastúpené štátnymi budovami, kultúrnymi ustanovizňami a šľachtickými palácami, a neskôr strediskami kultúry a zábavy, medzi ktoré patrilo aj korzo na nábreží (Čičo 2016: 115). Tento vývoj možno považovať za výsledok vzájomného ovplyvňovania spoločenských zmien a regulácie, pričom aktuálne nie je možné jednoznačne povedať, ktorý z týchto aspektov bol prvotný. Postupná premena nábrežných častí prebiehala súčasne s regulačnými prácami. Aktéri procesu predstav-

³⁴Chápanie tzv. obtokového kanála okolo Petržalky malo od jeho uvedenia do verejného diskurzu do súčasnosti jednu hlavnú víziu – odvedenie povodňových vôd od centra Bratislavy ale aj širšiu škálu uchopenia jednotlivých detailov. Oscillovalo medzi odvedením hlavného toku od centra, kde by zostalo de facto len mŕtve rameno, k vzniku retenčnej nádrže, ktorá by slúžila v prípade vysokých stavov hladiny na zvedenie povodňovej prúdnice. S touto podobou sa pracuje aj v súčasnosti (Obtokové rameno Dunaja).

³⁵MNL; S 12; Situations Plan des im Jahre 1809 zerstörten Sperrungs Dammes bei der Karlsruher Donau Arms Einmündung nachst Pressburg. Sign. S_12_-_Div._XIII._-_No._509:1-5.

³⁶Nová hrádza cez Kapitúlske pole bola postavená v roku 1825 a stojí dodnes. Prehradenie Engerauer Arm však bolo dokončené až o 7 – 8 rokov neskôr. MNL; S 12; Hydrographische Charte des Donau-Stromes von Theben an der Graenze Österreichs abwärts bis Csölöszt. Sign. S_12_-_Div._XIX._-_No._25; MNL; S 80; A Duna Dévény és Gutor között. Sign. S_80_-_Duna._-_No._83/1-6.

³⁷Pišút 1993: 48-52; ŠABA; f. BŽ I.; Vylácanie peňazí na opevňovanie brehu ostrova Potschen. Sign. 1788_f51_n-45.

³⁸Bianchi 1811: 2-3, 14, plány; Špirko, Lupták 2002: 5; Institute and Museum of Military history; Hidak Pozsonynál. A francia állások 1809-ben. Sign. H IV a 1563.

³⁹Miera rastu obyvateľov Bratislavy podľa polstoročí: 1720 – 1770: 24,77%; 1770 – 1820: -2,31%; 1820 – 1870 – 11,51% (Plesník a kol. 1974: 529-543).

by nábrežia (štát, Miestodržiteľská rada, magistrát, šľachtici, mešťania) však patrili k objednávateľom regulačných prác (Čičo 2016: 115; Moravčíková 2020: 292-335). Opačný proces zasiahol západnejšie ležiaci Zuckermandel, ktorý pripojením k mestu v roku 1850 upadol (Valo 2016-2017: 98-117).

Rieka sa z obávaného živlu zmenila na prvok prírody v meste a súčasne na jednu z hospodárskych a dopravných osí a spoločenských stredísk mesta ako súčasť urbánneho plánovania a priestor kultúrno-politickej reprezentácie (Andrášiová a kol. 2015: 222-229; Moravčíková 2020: 66, 320-335). Po nedovŕšenej klasicistickej transformácii mesta (Moravčíková 2020: 297) nastupujúci štýl, *biedermeier*, priniesol romantický záujem o prírodu, prechádzky v pôvodnom či umelom prírodnom prostredí (Podolan 2011: 92). Táto zmena sa odrazila aj v historiografii, pre ktorú sa oživený záujem o stredovek stal jedným zo základných kameňov budovania nových národných hnutí (Furet 2008; Podolan 2011: 91-92). To viedlo k snahe o oživenie skutočného či domnelého stredovekého prostredia či už výstavbou romantických stavieb alebo navštevovaním či budovaním „stredovekej“ krajiny, ktorej predstavu premenlivá riečna krajina dobre spĺňala. Dunaj ako dominantná rieka strednej Európy sa tiež zaradila do súboru nielen slovenských národných symbolov (Škvarna 2004: 44, 74). Súčasne s dokončením Petržalskej hrádze vznikol Au Park (1774) a spolu s okolím sa stal vyhľadávaným miestom pre mestskú honoráciu (Čičo 2016: 113-115) a na pravom brehu Dunaja sa začala rozvíjať mestská rekreačná zóna (Bočková 2021: 110). Začiatkom 19. storočia vznikli miesta na kúpanie, ktoré nadobudli významnú spoločenskú funkciu, hoci ešte neboli upravené, a teda s neistou bezpečnosťou. Tieto miesta opäť využívali regulované úseky v tesnej blízkosti mesta, ako Mlynské rameno či náplavové brehy Dunaja na Stadt Grundt a Brück Au (po 1774 zmena názvu odrážajúca novú funkciu na Park Au) (Podolan 2011: 112). Spoločenská požiadavka tak prevýšila snahy o dokonalú protipovodňovú ochranu a v 30. – 50. rokoch 19. storočia boli hrádze vybudované pozdĺž existujúceho toku len s malými úpravami.⁴⁰ Obnovením hrádze pod Viedenskou cestou a postavením príbrežných hrádzí pozdĺž nárazových brehov Dunaja od Devína až po Čunovo v 70. – 80. rokoch 19. storočia (Moravčíková 2020: 72), nasledovaných reguláciou Dunaja na strednú vodu (Pišút 2018: 186), sa na viac než storočie definitívne vyriešila otázka filozofie regulačných úprav na Dunaji v Bratislave.

Zámerom tohto príspevku bolo skúmať regulačné práce na Dunaji v Bratislave hlavne ako výslednicu snáh miestnych i štátnych autorít a reakciu na konkrétne prírodné udalosti v kontexte plánov, diskusií a nezriedka aj sporov, ktoré predchádzali každej realizovanej regulácii. V období sledovanom v práci síce nedošlo k vybudovaniu komplexnej štruktúry regulačných diel (realizované boli v dvoch vlnách 1830 – 1850 a definitívne 1886 – 1896), ale vznikli všetky neskôr používané zásadné koncepcie. Odhalili sa problémy, ktorým museli čeliť tak organizátori výstavby, ako aj obyvatelia, ktorí sa dožadovali pomoci zo strany štátu a autorít. Konkrétne plány reagovali na zmeny toku rieky, ale aj makroklimatický vývoj, ktorý ovplyvnil hydrologický režim Dunaja v 18. storočí,

⁴⁰ MNL; S 80. A Duna Pozsony környékén. Sign. S_80_-_Duna_-_No_84/1-17.

sa postupne od snahy o ochranu existujúceho stavu dostali až k veľkolepým, spravidla nerealizovaným plánom, ako bol prepich medzi Pečnianskym a Chorvátskym ramenom, predchodca plánu tzv. obtokového ramena Bratislavy. V prípade plánovaného prepichu meandra okolo Pečne nastala opačná situácia. Aktivita prírody a človeka v tomto úseku natoľko splynula, že viac než 150 rokov bola prírodná zmena považovaná za prvý veľký úspech regulácie Dunaja v Bratislave.

Zoznam použitých zdrojov

Andrášiová, K., Dulla, M., Haberlandová, K., Moravčíková, H., Pastoreková, L., Szalay, P. (2015). Planning the Unplanned City: Modern Urban Conceptions in a Traditional Urban Structure. *Architektúra & urbanizmus*, 49(3-4), 216-239.

Bianchi, F. von. (1811). *Vertheidigung des Brückenkopfes vor Pressburg, im Jahre 1809*. Preßburg: Herausgegeben von einem k. k. österreichischen Offizier.

Bočková, M. (2021). Bratislava a plánovaná rieka: Mapovanie vplyvu regulácií Dunaja v rokoch 1772 až 1896 na rozvoj mesta. *Architektúra & Urbanizmus*, 55(1-2), 105-111.

Čičo, M. (2016). Oddychové a výletné miesta Prešporka koncom 18. a. v prvej polovici 19. storočia v kontexte rozvoja krajinárstva. *Forum Historiae*, 10(2), 111-137.

Furet, F. (Ed.). (2008). *Člověk romantizmu a jeho svět*. Praha: Vyšehrad.

Gruber, E. (2010). Kiss József vízépítő mérnök alakja és munkássága. *Letünk*, 40(1), 141-149.

Hassinger, H. (1951). *Johann Joachim Becher. Ein Beitrag zur Geschichte der Merkantilismus*. Wien: Verlag Adolf Holzhausens.

Hohesinner, S., Schmid, M. (2013). The more dikes the higher the floods: Vienna and its Danube floods, c. 1700 to 1918. In: *Disasters Wet and Dry: Rivers, Floods, and Droughts in World History*. Beijing, s. 1-23.

Horváth, V. (1990). *Bratislavský topografický lexikón*. Bratislava: Tatran.

Horváthová, B. (2003). *Povodeň to nie je len veľká voda*. Bratislava: VEDA.

Кашиак, П. (2023). Тебнер ау/девинска поплавна равница – реконструкција историјске земље. In: Милошевић, З., Стојадиновић, М. (Eds.). Европа и Дунав, Дунав у геополитичким стратегијама европских држава. Зборник радова са међународне научне конференције одржане 26 – 27. јуна 2023. године у Београду. Београд: Институт за политичке студије, s. 411-436.

Kašiak, P. (2024). Povodeň v Bratislave v roku 1809. In: Podolan, P. (Ed.). *Historia Nova 23; Opus Quadratum*. Bratislava: Stimul, s. 53-68. Dostupné na: https://fphil.uniba.sk/fileadmin/fif/katedry_pracoviska/ksd/h/Hino23.pdf

Knauz, F. (Ed.). (1882). *Monumenta Ecclesiae Strigoniensis; Tomus II*. Strigonii: Typis Descripsit Gustavus Buzárovits.

Kohútová, M. (2020). Obranné opatrenia Bratislavskej stolice v druhej polovici 17. storočia. In: Purdek, I. (Ed.). *Historia mea Vita*. Bratislava: Vojenský historický ústav, s. 50-58.

Maire, F. J. (1786). *Bemerkungen über den innern Kreislauf der Handlung in den österreichischen Erbstaaten*. Strassburg – Leipzig.

Moravčíková, H. a kol. (2020). *Bratislava (ne)plánované mesto*. Bratislava: Slovart.

Obtokové rameno Dunaja. (2024). In: *Bajoprojekt*. Bratislava: Bajoprojekt, Dostupné na: https://www.bajoprojekt.sk/portfolio/obtokove_rameno_dunaja/

Pekarová, P., Halmová, D., Mitková-Bacová, V., Miklánek, P. (2013). Historic flood marks and flood frequency analysis of the Danube River at Bratislava, Slovakia. *Journal of Hydrology and Hydromechanics*, 61(4), 326-333.

Petrović, N. (1978). *Plovidba i privreda srednjeg Podunavlja u doba merkantilizma*. Beograd: Istorijski institut SANU.

Pišút, P. (1993). Deštrukcia Petržalky v druhej polovici 18. storočia laterálnou eróziou Dunaja. *Geografický časopis*, 45(1), 46-49.

Pišút, P. (1995). Meandrovanie Dunaja pri Bodíkoch pred zmenou charakteru riečiska v 18. storočí. *Geografický časopis*, 47(4), 285-298.

Pišút, P. (1997). Zmena bratislavského Dunaja podľa historických máp. In: Kováčová, M. (Ed.). *Historické mapy*. Bratislava: Kartografická spoločnosť SR, s. 103-114.

Pišút, P. (2002). Channel evolution of the pre-channelized Danube river in Bratislava, Slovakia (1712 – 1886). *Earth Surface Processes and Landforms*, 27(4), 369-390.

Pišút, P. (2005). Príspevok historických máp k rekonštrukcii vývoja koryta Dunaja na uhorsko-rakúskej hranici (16. – 19. storočie). In: Pravda, J. (Ed.). *Historické mapy*. Bratislava: Kartografická spoločnosť SR – Geografický ústav SAV, s. 167-181.

Pišút, P., Timár, G. (2007). História územia ostrova Kopáč. In: Majzlan, O. a kol. *Príroda ostrova Kopáč*. Bratislava: Fytoterapia, s. 7-30.

Pišút, P. (2011). Dunajská povodeň roku 1787 a Bratislava. *Geografický časopis*, 63(1), 87-109.

Pišút, P., Procházka, J. (2011). Príspevok k poznaniu genézy pôd a štruktúra pôdnej pokrývky na Žitnom ostrove (paleomeander Dunaja Nemyje). In: Sobocká, J. (Ed.). *Diagnostika, klasifikácia a mapovanie pôd*. Bratislava: Výskumný ústav pôdoznanectva a ochrany pôdy, s. 239-246.

Pišút, P. (2014). Dunaj na slovensko-rakúskom pomedzí. In: Munková M., Pavlíková L. (Eds.). *Na sútoku riek, život na slovensko-rakúskom pohraničí*. Bratislava: Štátny archív v Bratislave, s. 284-308.

Pišút, P. (2016 – 2017). Bratislavské podhradie (Zuckermandel) a Dunaj v 17. – 20. storočí. In: Federmayer, F. (Ed.). *WOCH – ročenka pre genealógiu a regionálne dejiny Bratislavy 4-5*. Bratislava: Bratislavský okrášľovací spolok, s. 42-69.

Pišút, P. (2018). Využitie historických krajinomaliieb na rekonštrukciu regulačných prác v koryte rieky, príklad Dunaja v Bratislave. *Geografia Cassoviensis*, 12(2), 173-194.

Pišút, P. (2019). Fluviolatina alias riečna krajina na historických rukopisných mapách: latinsko-slovenský slovník. *Geomorphologia Slovaca et Bohemica* : Bratislava, roč. 19, 2019, č. 2, 148 s. ISSN 1337 – 6799.

Plesník, P. a kol. (1974). *Slovensko 3. Ľud I. časť*. Bratislava: Obzor.

Podolan, P. (2011). Cestopisné črty, slovenské a uhorské reálie v Kollárových Pamätiach z mladších rokov života. In: Podolan, P. (Ed.). *Štúdie o minulosti Slovenska a sveta. História nova I – 2010 – 2.*. Bratislava: Stimul, s. 87-115. Dostupné na: https://fphil.uniba.sk/fileadmin/fif/katedry_pracoviska/ksd/h/Hinol-2010-2f.pdf [2023-12-31].

Portisch, E. (1933). *Geschichte der Stadt Pressburg I*. Pressburg: Commissionsverlag S. Steiner.

Purgina, J. (1957). Výtok Dunaja zo Slovenskej brány od 18. storočia. *Vodohospodársky časopis*, 5(2), 154-167.

Škvarna, D. (2004). *Začiatky moderných slovenských symbolov*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela.

Špiesz, Anton. (1987). *Bratislava v 18. storočí*. Bratislava: Tatran.

Špirko, D., Lupták, M. (2002). Obrana bratislavského predmostia vo francúzsko-rakúskej vojne v roku 1809. *Vojenská história*, 6(1), 3-28.

Valo, J. (2016 – 2017). Zuckermandel v 19. a 20. storočí z pohľadu historickej demografie. In: Federmayer, F. (Ed.). *WOCH – ročenka pre genealógiu a regionálne dejiny Bratislavy 4-5*. Bratislava: Bratislavský okrášľovací spolok, s. 98-117.

Archív

Archív mesta Bratislavy (AMB)

Institute and Museum of Military History

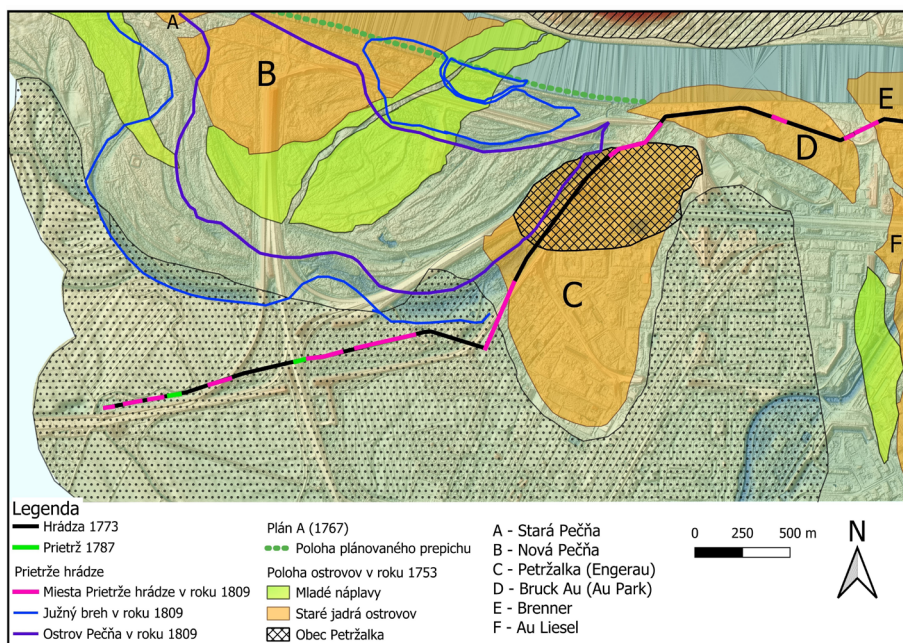
Magyar Nemzeti Levéltár (MNL)

Národní knihovna České republiky (NK CZ)

Országos Széchényi Könyvtár

Österreichisches Staatsarchiv

Štátny archív Bratislava (ŠABA)



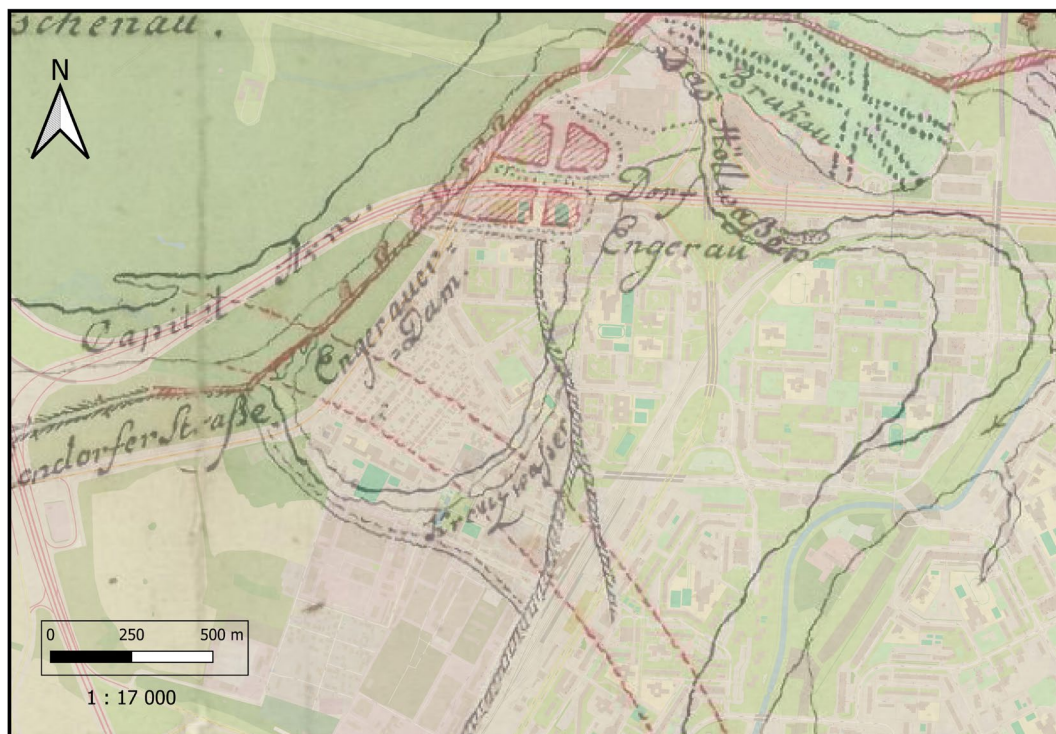
Mapa č. 1: Viedenská cestná hrádza a jej prietže.⁴¹



Mapa č. 2: Fricsov plán prepichu Pečnianskeho meandra (1767).⁴²

⁴¹Zdroje: AMB; Zbierka máp a plánov; sign. 1018 (652), Plán bratislavského územia patriaceho sčasti mestu a sčasti Pálffyovcom, autor A. E. Frics, 1753; sign. 1019 (101), Špeciálna geografická mapa územia Bratislavy, autor A. E. Frics, 1753; MNL; S 12; Hydrotechnische Karte des Donaustroms von der Unter Oesterreichischen Gränze. Sign. S_12_-_Div_XI_-_No_74:1-12; MNL; S 12; Relations Plan über den durch das grosse Wasser in Monath November 1787. Sign. S_12_-_Div_XIII_-_No_129. Pišút 2011: 87-109; Kašiak 2024.

⁴²Zdroj: OSZK; Plan von dem oberhalb Presburg befindlichen Donau Strom wie solcher aufs vorthellhaffteste zu dirigiren. Signatúra: TK 578.



Mapa č. 3: Návrh prepichu v smere na Chorvátske rameno Gašpara Lába (1798).
Neuskutočnená možnosť ochrany Bratislavy pred povodňami.⁴³



Mapa č. 4: Návrh výstavby hrádží pri Bratislave podľa Josepha Kissa.⁴⁴

⁴³Zdroj: MNL; S 12; Plan von der Gegend bei Pressburg. Signatúra: S_12_-_Div._XIII._-_No._289:1.

⁴⁴Zdroj: OSZK; Situation Plan worinnen sowohl die mit denen Zahlen von Nr. 1. bis 9. Angezeigte... Sign. TK 1919.



Mapa č. 5: Návrh výstavby hrádzí pri Bratislave podľa Sigismunda Huberta (sept. 1770).⁴⁵



Mapa č. 6: Návrh regulácie Dunaja J. M. Schemerla (1813).⁴⁶

⁴⁵Zdroj: MNL; S 12; Ideal Plan von der Beschaffenheit der Donau bey Pressburg... Sign. S_12_-_Div._XIV_-_No._29:1.

⁴⁶Zdroj: MNL; S 12; Charte der Donau von Theben Gegen Carlbürg, nebst der Gegend der Stadt Pressburg. Sign. S_12_-_Div._XIII_-_No._405.

Kompy a prievozy v okolí Žiliny v 18. a 19. storočí

Peter Šimko

Abstract

Ferry rafts and ferry boats in the vicinity of Žilina in the 18th and 19th centuries

In the 18th and 19th century, comps or ferries were a common, accessible and operable device for crossing larger rivers. A ferry was a simple boat made of wood. A comp was the combination of several barges and also allowed the transport of vehicles. The paper deals with comps and ferries in the area from the Strečno Pass to the south-western borders of Bytča manor and gives an overview of them on the Váh River and the lower reaches of the river Kysuca. It describes the technical characteristics of these facilities, their ownership, events connected with them, their locations and importance for transport. It also defines their owners, who were either estates, municipalities or other economic units, and operators. It divides them into the categories that were created over time (public and private comps). It also looks at the conditions that the comps had to meet, not only from a technical but also from an operational point of view. It draws on archival, map, pictorial and literary sources.

Key words: ferry raft, ferry boat, Váh river, Považie region, modern period

Kľúčové slová: kompa, prievoz, rieka Váh, Považie, novovek

Kontakt

Mgr. Peter Šimko, PhD., Považské múzeum, Topoľová 1, 010 03 Žilina,
e-mail: simko@pmza.sk

Rieka nie je len dobrý pomocník, ale dokáže byť aj prekážkou, najmä ak má šírku okolo 60 metrov a treba ju prejsť z jedného brehu na druhý. Ľudstvo však našlo niekoľko spôsobov, ako sa vyrovnáť aj s týmto problémom. Sú to brody, mosty, kompy a prievozy.¹ Čo sa týka odbornej literatúry, problematike prekonania vodných prekážok, teda riek na území Slovenska, sa dosiaľ venovalo len málo pozornosti. Hoci v súčasnosti prebieha výskum v uvedenej oblasti najmä z pozície archeológie, autori sa zväčša zameriavajú na konkrétne obdobia (stredovek, doba rímska) a konkrétny región (napr. Miňo a kol. 2023). Archívne pramene v týchto prípadoch využívajú minimálne, hoci, ako sa presvedčíme v tomto príspevku, archívy vedia ponúknuť množstvo zaujímavého materiálu, pre staršie obdobie vo fondoch panstiev, pre mladšie vo fondoch stolíc (žúp). Preto aj náš príspevok vychádza predovšetkým z archívneho výskumu, avšak doplnený je i informáciami z dobových cestopisov a údajov z dobových mapových prameňov.²

¹ Pojem prievoz používam v tomto texte vo význame dreveného člna, ktorý slúžil na prepravu z jedného brehu rieky na druhý.

² Vojenské mapy sú nie vždy presné. Viacero zverejnených exemplárov vykazuje rozdiely – napr. prievoz v Bytči sa na CD verzii z vyd. Arcanum (2006) nevyskytuje, vo verzii zverejnenej na stránke mapire.eu áno. Prievoz Svederník – Horný Hričov na 3. vojenskom mapovaní v mierke 1:25 000 nie je vyznačený, avšak v mierke 1:75 000 áno.

Cieľom príspevku je zmapovať a písomnými prameňmi preukázať existenciu a vývojové zmeny prievozov a kômp vo východnej časti Horného Považia, teda na úseku Váhu od Strečna po Mikšovú a na dolnom toku Kysuce od Kysuckej brány po jej vtok do Váhu. Taktiež máme záujem zistiť technické a prevádzkové dáta o týchto zariadeniach, príp. ich obrazovú dokumentáciu.

Aby sme nemuseli vytvárať vlastný popis prevozu a kompy, prevezmeme výstižnú charakteristiku, ktorú podáva na začiatku 19. storočia Alojz Medňanský: „Z brehu na breh prevádzajú sa ľudia v člnoch vydľabaných z kmeňa, ktoré sa odrážajú tenkými okutými žrdami krížom cez rieku. Do takého člna sa vprace desať až dvanásť osôb, no musia sedieť na dne, lebo sa vždy veľmi kníše. Dva takéto člny, spojené brvnami a doskami, tvoria kompu, na ktorej sa preváža voz alebo dobytok, celkom tak ako niekde na Tahiti. Prevozný určuje na požiadanie majiteľa stolica, zaznačí sa na tabuľku, ktorá pripevnená na chatrči prevozníka, striehnuceho po celý deň na brehu rieky, chráni každého pred vydieraním“ (Medňanský 2007: 50).

V roku 1810 Trenčianska stolica po zistení, že tarify za kompy sú rôznorodé a nepriaznivé pre chudobných ľudí, určila ceny prepravného na prievozoch a kompách. Rozlišovali sa dva druhy poplatkov podľa stavu vodnej hladiny (*tempore aquae*): riadna (*ordinaria*) a väčšia (*maioris*). Cena pri veľkej vode bola dvojnásobná. Poplatok sa odvíjal od naloženého / prázdneho voza, množstva dobytky v záprahu, resp. kusov prepravovaného dobytky a peších osôb.

Od štvorzáprahového voza naloženého	24 / 48 gr.
Od trojzáprahového voza naloženého	21 / 42 gr.
Od dvojzáprahového voza naloženého	18 / 36 gr.
Od štvorzáprahového voza prázdneho	20 / 40 gr.
Od trojzáprahového voza prázdneho	15 / 30 gr.
Od dvojzáprahového voza prázdneho	12 / 24 gr.
Od rožného dobytky nezapriahnutého	3 / 6 gr.
Od menšieho dobytky* nezapriahnutého	2 / 4 gr.
Od pešieho	2 / 4 gr.

* ovca / koza / prasa.³

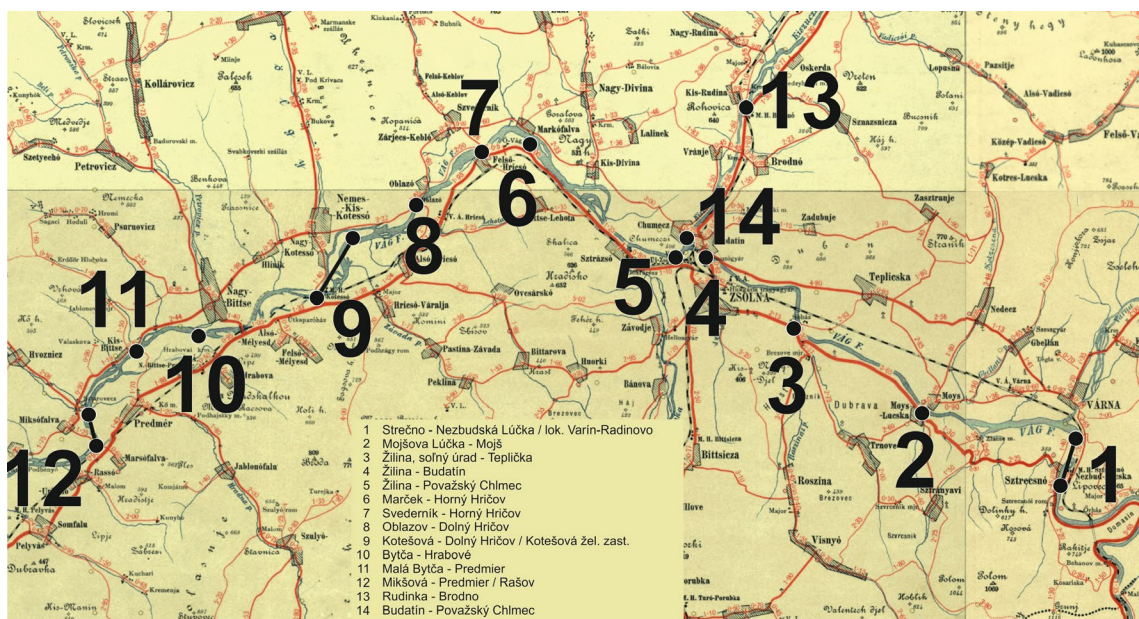
Majiteľom prievozov a kômp boli zväčša jednotlivé panstvá, neskôr veľkostatkári, obce alebo rôzne združenia (komposesoráty, urbariáty). Majitelia panstiev ich dávali na určitý čas (2 – 3 roky) do prenájmu (do árendy), zväčša poddaným / obyvateľom z blízkej obce, ktorí o to prejavili záujem. Nájomcovia museli panstvu platiť určenú čiastku (spravidla štvrťročne) z prevozného, ktoré bolo určené stolicou. Cena prevozného sa však zväčša odvíjala od množstva prepravených položiek tak, aby na tejto činnosti nájomcovia netratili, ale ani nezbohatli. Nájomcovia mohli dostať do árendy aj časť vybavenia (člnky), iné vybavenie si, podľa nájomnej zmluvy, museli zabezpečovať sami.⁴

³ Štátny archív v Žiline so sídlom v Bytči (ďalej len ŠA Bytča), fond (ďalej len f.) panstvo Teplička, sign. 55, inv. č. XI, No.1-37, šk. 11. *Mýtny tarif kompy*.

⁴ ŠA Bytča, f. panstvo Teplička, sign. 3, inv. č. II, No.1-84, šk. 2. *Nájom prevozu*.

Kompy a prevozy na Váhu

V smere toku Váhu prvý pri vstupe do Trenčianskej stolice bol prevoz v Strečne. Na mapách 1. aj 2. vojenského mapovania je situovaný približne v polohe súčasnej kompy, t. j. medzi Strečnom a Nezbudskou Lúčkou. Zmienka o prievoze v Strečne oproti mýtnici je z roku 1775, kedy tu bol prevozníkom Ján Bajči.⁵ Keď tu bol okolo roku 1835 anglický cestovateľ a cestopisec John Paget, viezol sa na týmto prievozom cestou na hrad Strečno a opísal ho nasledovne: „*Vo Varíne sme boli povinní opustiť koč, lebo cesta popri Váhu už nebola dlhšiu dobu prejazdna; a popri rieke asi hodinu pešo sme prišli oproti Strečnu, kde sme našťastie našli prievozy pripravené na jazdu. Tieto, rovnako ako ostatné, ktoré sme predtým videli, boli iba člny spojené lanom a ktoré ovládali dvaja muži, z ktorých každý bol umiestnený na jednom konci. Každé kanoe okrem týchto mužov obsadilo najmenej päť alebo šesť žien naložených obrovskými vrecami. Aby sa predišlo nehodám z vetra, ženy si klakli; a držiac sa bokov, aby sa udržali, zostali v tejto polohe celkom pokojne, až kým nedorazili na druhú stranu a nebolo im dovolené vstať*“ (Paget 1839: 115).



Obr. č. 1: Prehľadná mapa územia s vyznačením polôh kômp a prievozov.

Zdroj: www.staremapy.sk, P. Šimko.

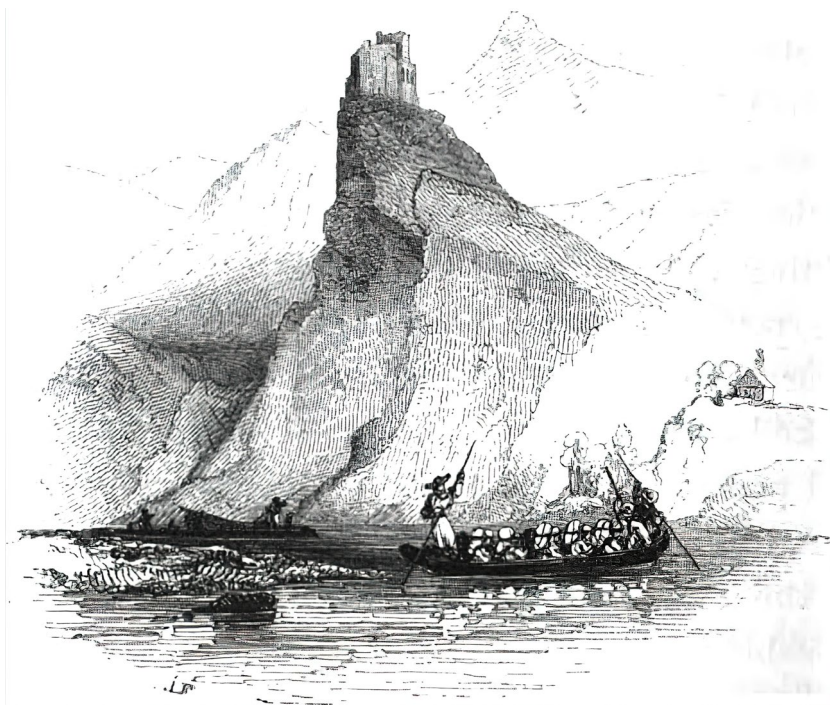
Niekedy v polovici 19. storočia však bol prevoz presunutý viac na sever, na lokalitu zvanú Radinov, teda do ohybu Váhu powyše Strečna a poniže Varína. Zachovala sa zmluva o nájme tohto prievozu z roku 1854, platného od 1. novembra na tri roky. Nájomcom sa stal Štefan Mičko s manželkou Žofiou Melovou zo Strečna. Ročné nájomné bolo 8 zlatých.⁶ Nájomcovia si sami museli zabezpečiť člny. Tento prevoz je zaznačený na 3. vojenskom mapovaní (1889).

⁵ ŠA Bytča, f. Panstvo Gbelany, sign. 17, elench I, fasc. 17, šk. 5. *Vypočúvanie ohľadom šenkovania na strečnianskom mýte.*

⁶ ŠA Bytča, f. panstvo Teplička, sign. 3, inv. č. II, No.1-84, šk. 2. *Nájom prievozu.*

O prievoze medzi Mojšom a Mojšovou Lúčkou sa nezachovali žiadne údaje okrem jeho vyznačenia na 2. vojenskom mapovaní.

V 19. storočí premávala medzi Žilinou a Tepličkou nad Váhom kompa. Nachádzala sa na Váhu medzi Solným úradom a manufaktúrou na plátno pri Tepličke, ktorá bola (predtým aj potom) hostincom (1747: *diversorium*, 1815: *Wirtshaus*). Zakreslená je na 2. vojenskom mapovaní (1824) a mapách vydaných Uhorskou komorou z rokov 1782, 1804, 1815 a 1824. Hostinec mohol vzhľadom na polohu pri kompe plniť úlohu zájazdného.



Obr. č. 2: Prievoz pod Strečnom 1835. Zdroj: Paget 1839: 116.

Kompu tiež opísal John Paget a jeho opis sa veľmi nelíši od Medňanského opisu: „Kúsok od Žiliny sme prešli cez Váh na kompe veľmi primitívnej konštrukcie. Pozostávala z dvoch kanoe vydlabaných z kmeňov stromov, podobne ako si ich robil Robinson Crusoe, medzi ktorými bol umiestnený rad dosiek a na ne bol na brehu spustený koč, štyri kone a asi pol tucta ľudí. Nútení nevyhnutnosťou a dôverou k znalostiam sedliakov, ktorí pôsobili ako prievozníci, sme sa postavili na túto krehkú bárku a veľmi bezpečne pristáli na druhej strane. Prechádzať toto miesto s kočom v búrlivom počasí si musí vyžadovať dobré nervy“ (Paget 1839: 108-109).

Kompa sa spomína už v súdnom vypočúvaní z roku 1770, z ktorého sa dozvedáme, že drevo na članky (*robur*), z ktorých bola zložená, sa ťažilo v doline Vrátna. Vhodné stromy vyberali tepličianski kompári, s pomocou Terchovčanov z nich z väčšej časti vyhotovili članky, Terchovčania ich prepravili do obce k fare, kde sa zhromažďovali. Odtiaľto si ich zväžali Tepličania ku kompe.⁷ Takto sa vyrobilo aj niekoľko kusov do roka, takže možno predpokladať, že članky nemali dlhé trvanie.

⁷ ŠA Bytča, f. panstvo Gbelany, sign. 16, elench I, fasc. 16, šk. 5. *Súdne jednanie ohľadom tepličského trajektu (prievozu).*

Kompu dávali do nájmu (árendy) majitelia panstva Teplička – Sinovci. V rokoch 1835 – 1838 boli jej nájomcami Ján Bolček, Jozef Jaroš, Jozef Majerčík a Ondrej Mrázik z Teplic-ky. Na ďalšie dva roky 1838 – 1840 árendu získali Ján Bolček, Jozef Jaroš, Jozef Majerčík a Jozef Mintál. Potom bol nájom zverený na tri roky, 1840 – 1843, pre Ondreja Mrázika, Jozefa Šotera, Martina Jaroša a Jána Valiaška. Napokon sa zachovala nájomná zmluva z rokov 1844 – 1847, kedy boli nájomcami Martin Jaroš, Jozef Majerčík, Andrej Ďurčo a Martin Slota. Posledný záznam z rokov 1856 – 1859 uvádza ako nájomcov Martina Balla, Andreja Ďurča, Jozefa Slotu a Jozefa Singera.

Kompa v Tepličke prepravovala ako záprahy, tak i peších. Cena nájomného sa pohybovala okolo 400 – 500 zlatých ročne, čo bolo neporovnateľne viac ako prevoz na Radinove. Musela tu byť teda veľká premávka i vyšší zárobok z prepravy vozidiel. Na rozdiel od radinovskej, panstvo poskytlo nájomcom takmer všetko vybavenie. V roku 1838 inventár tvorili tri veľké člny, dva malé člny (*pešiaky*), tabuľka s cenníkom z mäkkého dreva nafarbená načierno s rámom a sklom, dlhé a krátke laná (*štranki, lini*), dlhá reťaz (mala dĺžku 16 siah, teda asi 30 m), krátka reťaz a malé retiazky. O dva roky boli k dispozícii len už dva veľké člny. Prievozníci si mali sami zabezpečiť veslá a žrde, tie im neboli poskytnuté. V roku 1859 panstvo poskytlo nájomcom dve loďky (*hajovy*), jeden čln, jednu silnú reťaz dĺžky šesť siah a *tariftabuľu*. Ostatné vybavenie si už zabezpečovali sami.

V nájomnej zmluve mali kompári okrem iného uvedené, že sa musia zdržovať alkoholizmu a korheľstva, kompu musia udržiavať v dobrom stave, že pánov, panských úradníkov, panské vozy a panský materiál, samozrejme, vozia zadarmo a že musia platiť árendu, lebo inak bude vypísaná nová licitácia na nových nájomcov.⁸



Obr. č. 3: Plán kompy medzi Žilinou a Tepličkou, 1824. Zdroj: Magyar nemzeti leveltár, Kamarai terképek, No. 1655.

⁸ ŠA Bytča, f. panstvo Teplička, sign. 3, inv. č. II, No.1-84, šk. 2 – nájom prevozu.

Kompa v určitých obdobiach bola na Váhu aj medzi Žilinou a Budatínom, a to v čase, keď tu nestál most. Most je tu doložený už od stredoveku (najneskôr 1499), ďalší bol najbližšie smerom nahor v Sučanoch a smerom nadol až v Trenčíne. Údržbu a prestavbu mosta zabezpečovalo mesto Žilina, ktoré tu vyberalo aj mýto. Bola to jednoduchá drevená stavba, takmer každoročne podliehala prírodným živlom, ktoré ju poškodzovali: ľady, vysoká hladina vody, ale i vojny (bližšie pozri Šimko 2017: 29-31). Zriadenie kompy cez Váh v čase, kedy nestál budatínsky most na Váhu, prináležalo podľa mýtnych práv mestu Kysucké Nové Mesto.



Obr. č. 4: Kompa medzi Žilinou a Budatínom. Krajinaľba Thomasa Endera, okolo 1860.
Zdroj: Sárba 2020: 72.

Mýtna práva udeľoval zväčša panovník a vychádzali z povinnosti udržiavať priechodnosť ciest, mostov, brodov atď., za ktoré malo mesto alebo obec právomoc vyberať mýtna poplatky. Mestá mali tieto právomoci zväčša už od stredoveku a v priebehu storočí sa modifikovali, v Žiline napr. v roku 1659, Kysucké Nové Mesto takéto privilégium nemalo zachované. V 18. storočí prešiel dozor nad mýtami na stolice a tie formou vizitácií (revízií) kontrolovali ich oprávnenosť, z čoho sa dozvedáme aj vyššie uvedené informácie. Prvýkrát na právo Novomešťanov postaviť kompu na Váhu pri Budatíne v čase neexistencie mosta a vyberať mýto odkazuje mýtna vizitácia z roku 1789. Opakuje sa i v poslednej vizitácii z roku 1846.⁹ Nie je bližšie známy dôvod, prečo táto právomoc nepatrila Žiline, snáď asi kvôli vysokej záťaži, ktorú v tom čase musela venovať oprave alebo stavbe nového mosta.

⁹ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 310, šk. 389. *Cestné a mostné mýto 1833 – 1918*.

Máme viacero ďalších záznamov, ktoré dokladajú túto kompu. V roku 1812 voda zaplavila Horevažie, Závažie a Frambor, poškodila Budatínsky most a potrhala násypy. Na jar 1813 namiesto mosta opäť premávala kompa.¹⁰ Aj 25. augusta 1813, keď odniesla veľká voda Váhu most, bola dočasne zriadená kompa.¹¹ V 50. rokoch 19. storočia prebiehal určitý spor o to, kto má most stavať a udržiavať, keďže cesta zo Žiliny na Kysuce bola zaradená do siete štátnych ciest a Žilina odmietala financovať stavby na cudzom majetku. Vtedy tiež zaviedli kompu znázornenú na pláne z roku 1857 ako *Vág ueberfuhr*¹² a zachytená je aj krajinkárom Thomasom Enderom (Sárba 2020: 72). Trvalý železný most bol medzi Žilinou a Budatínom postavený v roku 1878.

Pri obci Považský Chlmec prievoz na Váhu v lokalite „pod horou“ zmieňuje urbár z roku 1658 s poznámkou, že toho času tam žiadny nebol (Kušík, Marsina 1959: 291). Urbár z roku 1690 tiež spomína tento prievoz, z jeho príjmov mala obec Chlmec odovzdať panstvu Budatín dávku 6 zlatých ročne (Klementis 1928: 39). Počas ďalších vyše 200 rokov nemáme žiadnu zmienku o prievoze v tomto priestore a nevyskytuje sa ani na vojenských mapovaniach.

V roku 1910 podal žiadosť o zriadenie súkromnej kompy v tomto priestore gróf Gejza Čáki, majiteľ hradu Budatín. Kompa mala spájať chlmecký a žilinský breh Váhu. Teda od železničného depa v Žiline mala prepravovať ľudí na chlmeckú Riviéru, kde chcel Čáki pravdepodobne vybudovať rekreačnú oblasť. Pojem súkromná kompa mal teda ten význam, že to nebola kompa zabezpečujúca dopravu na verejnej komunikácii, ale k jeho súkromnému podniku na jeho účely. Mesto (resp. vtedy veľká obec) Žilina však proti vydaniu povolenia podalo súdnu žalobu, lebo kompa sa na ľavom brehu dotýkala mestského pozemku, čo úrady pri povoľovaní kompy ignorovali. Ani po odvolaní však nepochodilo, lebo tieto práva si mali dotknuté strany vyjasniť samostatne.¹³ Kompa bola napokon skutočne zriadená a jej prevádzka v 20., 30. a začiatkom 40. rokov 20. storočia je zaznamenaná na dobových fotografiách.

O kompe¹⁴ pri Marčeku sa dozvedáme predovšetkým v súvislosti s tragédiou, ktorá sa tu stala v roku 1848. Kompa nie je vyznačená na vojenských mapách, a teda pravdepodobne nemala dlhé trvanie.

Dňa 8. septembra 1848 sa zavčas rána vybralo okolo 50 pobožných obyvateľov z Veľkého Rovného a Dlhého Poľa na púť do Višňového. Z Dlhého Poľa, aby si skrátili cestu, pokračovali starou cestou poza Svedernický vrch popri Marčekom potoku. Okolo 9. hodiny ráno dorazili ku kompe na Váhu neďaleko osady Marček. Tu však zistili, že prievozníci sú opití a plavidlo nie je v dobrom stave. Avšak nájomca kompy a zároveň obecný krčmár, ktorým bol krajinský notár Al. Gotšár, ich presvedčil, že sa im nič nemôže stať. Na plavidlo sa nahrnul taký počet veriacich, že sa sem ledva zmestili.

¹⁰ Štátny archív v Žiline so sídlom v Bytči, pracovisko Žilina (ďalej len ŠA Žilina), f. Magistrát mesta Žiliny 1321 – 1893 (ďalej len MMŽ), inv. č. AS-191, šk. 216.

¹¹ ŠA Žilina, f. MMŽ, lus Telonii, K-135, šk. 141.

¹² ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 310, šk. 389. Cestné a mostné mýto 1833 – 1918.

¹³ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, Verejnosprávny výbor (ďalej len VSV), inv. č. 284 (V.) šk. 101, č. 108. *Výšetrovanie sťažnosti Žiliny na stavbu kompy v Budatíne*; ŠA Žilina, f. MMŽ 1893 – 1918, 423-4841, rok 1910. *Stavba kompy na Váhu*.

¹⁴ Literatúra uvádza „prievoz“, avšak dobový prameň používa pojem „kompa“. Vzhľadom na to, že na plavidlo nastúpilo niekoľko desiatok ľudí, je nepravdepodobné, že išlo len o prievoz.

Opití prievozníci vyštartovali s kompou na druhú stranu. Vtom sa preťažená kompa v mieste najväčšej hĺbky Váhu prevrátila. Pretože mnohí nevedeli plávať, utopili sa.

Udalosť popísal v *Slovenských novinách* dopisovateľ z Hornej Trenčianskej župy, pričom uvádza 40 až 50 utopených. Z toho 16 pochádzalo z Veľkého Rovného, ostatní boli z Dlhého Poľa. Obe obce sa ponorili do obrovského žiaľu. Keďže zahynuli niekedy 2 – 3 členovia jednej rodiny, ich príbuzní nemali dostatok prostriedkov na pochovanie v rodnej obci, preto boli pochovaní na rozhraní chotárov Svederníka a Marčeka. Dopisovateľom z Hornej Trenčianskej, hoci jeho meno sa neuvádza, bol pravdepodobne národný dejateľ a farár v Divine Štefan Závodník. Závodník bol priekopníkom abstinentského hnutia, a preto v závere svojej správy udáva výzvu: „*Toto nech slúži našej uhorskej polícii za príklad, kde sa o opilcoch, korheloch žiadne poriadky nerobia, toľko ľudí skazu berie, často pre tento bezbožný výstupok opilstva! To má byť tá uhorská sloboda? Že krčmár môže byť, kto chce, prievozník kto chce, kompa aká chce, či tam aj polovica sveta sa zmárne?*“ (Slovenské noviny 1849: 96; tiež Ferko 1980: 74; Kuzmík 1995: 44). Udalosť v Marčeku bola najväčšou tragédiou svojho druhu – potopenie plavidla – v dejinách Slovenska.

Kompu v Marčeku spomína aj Gy. Lovcsányi vo svojom cestopise z roku 1873: „*Tak sa medzi Horným Hričovom a Marčekom, hoci je Váh rýchly a dosť hlboký, rozdeľuje na dve ramená so sihoťou uprostred, potom na mŕtve ramená a potom opäť na normálne koryto; na tomto mieste je kompa, ktorá spája obyvateľov oboch brehov a slúži ako prechod z krajinskej cesty vedúcej po ľavom brehu*“ (Lovcsányi 1881: 98).

Medzi obcami Horný Hričov a Svederník bola kompa, ktorú zachytáva 1. a 3. vojenské mapovanie. V roku 1892 bolo na jej prevádzku vydané povolenie pre barónov bratov Popperovcov (aktualizácia staršieho nezachovaného povolenia). Leopold Popper (1822 – 1886) bol známy barón a úspešný veľkoobchodník s drevom, vďaka čomu sa stal jedným z najbohatších ľudí monarchie. V 60. rokoch 19. storočia odkúpil Bytčianske panstvo, s ktorým získal aj kompy v Hornom Hričove, Kotešovej a Bytči. Tie neskôr prešli do vlastníctva jeho syna a potom vnuka¹⁵ (pozri aj Županič 2011: 148-153).

Kompa vyzerala nasledovne: „*Pozostáva z dvoch člnkov s rovnakou dĺžkou 13,10 m a hrúbkou 5,6 cm vytvorených zo smrekových fošní, spevnených po 12 dubovými rebrami, na ktorých je položená doštená konštrukcia s dĺžkou 7,6 m, šírkou 6,45 m, a hrúbkou 5,6 cm vybavená po všetkých stranách zábradlím. Výška oboch člnkov je 60 cm, medzi nimi je voľný otvor s hornou šírkou 2,15 a dolnou 1,62 m. Prístup ku kompe na oboch brehoch zabezpečuje na každej strane Váh jeden presúvateľný nájazdový most. Pohyb kompy sa uskutočňuje spôsobom podľa priloženého plánu¹⁶ prostredníctvom lana s priemerom 26 mm zaveseného na oboch brehoch. Držitelia licencie sú oprávnení prepravovať cez rieku Váh prievozom opísaným v predošlých bodoch dopravné prostriedky idúce po ceste z Horného Hričova do Svederníka, a to: – 2 naložené vozy a 10 osôb – alebo 2 prázdne vozy a 30 osôb – alebo 45 osôb – alebo 15 ks dobytky – alebo napokon 1 voz naložený nákladom a 24 osôb.*

¹⁵ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 295, rok 1906, šk. 174, č. 14095. Žiadosť Bytče o povolenie užívania kompy.

¹⁶Plán sa nezachoval.

Maximálny prípustný ponor pri tomto zaťažení je 30 cm, meraný v strede člnkov od horného okraja smerom nadol. Maximálne povolené zaťaženie bude označené značkami, ktoré budú umiestnené na začiatku a na konci prievozu, pričom držiteľia licencie sú zodpovední za to, aby značky neboli porušené a každé ich porušenie sú povinní do 8 dní nahlásiť okresnému vedúcemu služobného úradu pod hrozbou pokuty do výšky 100 forintov. Koncesionári sú povinní komu opísanú v bode 3 na vlastné náklady ustavične udržiavať v dobrom stave.“¹⁷

Kompa existovala aj v roku 1913, kedy jej nájomkyňou bola barónka Hermína Popperová, rodená Hahnová,¹⁸ nevesta Leopolda Poppera. V roku 1913 minister obchodu stanovil na dobu štyroch rokov nasledovný sadzobník a podmienky prevádzkovania kompy.¹⁹

		v čase riadneho vodného stavu	v čase vysokého vodného stavu
1.	4-záprahový naložený voz	80 fill.	1 K 40 fill.
2.	4-záprahový ľahký voz	40 fill.	80 fill.
3.	3-záprahový naložený voz	60 fill.	1 K 20 fill.
4.	3-záprahový ľahký voz	30 fill.	70 fill.
5.	2-záprahový naložený voz	50 fill.	1 K
6.	2-záprahový ľahký voz	24 fill.	60 fill.
7.	1-záprahový naložený voz	36 fill.	70 fill.
8.	1-záprahový ľahký voz	16 fill.	48 fill.
9.	ľahký voz bez záprahu	10 fill.	10 fill.
10.	jeden ťažký alebo veľký kus dobytky	6 fill.	6 fill.
11.	jeden ľahký alebo malý kus dobytky	4 fill.	4 fill.
12.	jedna ovca alebo koza	2 fill.	2 fill.
13.	jeden chodec nesúci tovar	4 fill.	4 fill.
14.	jeden chodec nenesúci tovar	2 fill.	2 fill.
15.	jeden strojný koč (automobil)	50 fill.	1 K
16.	jeden motocykel (motorový bicykel)	8 fill.	8 fill.
17.	jeden bežný bicykel	4 fill.	4 fill.

¹⁷ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, i. č. 295, rok 1906, šk. 174, č. 14095. Žiadosť Bytče o povolenie užívania kompy. Tiež i. č. 281, rok 1906, šk. 62 – 65. Vodoprávne povolenie pre bratov Popperovcov na užívanie kompy v Hornom Hričove a Bytči (5264, 14844).

¹⁸V r. 1910 sa uvádza baró Popper Árminné Hahn Hermína.

¹⁹ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, VSV, i. č. 306 (V), šk. 118, spis 229, rok 1913.

Oproti sadzobníku Teplice spred sto rokov (1810) k veľkým zmenám v štruktúre jednotlivých položiek nedošlo. Opäť sa rozlišovala preprava za bežnej a zvýšenej hladiny, náklad voza, množstvo dobytku v záprahu, resp. samostatne prepravovaného dobytku a osôb. Pribudli však nové dopravné prostriedky – bicykel, motocykel a automobil, ktoré neboli nijak bližšie štruktúrované.

Okrem sadzobníka boli Trenčianskou župou vydané aj podmienky prevádzkovania kompy, ktoré sa odvíjali od Zákona č. I/1890. Predovšetkým bol vlastník alebo nájomca povinný udržiavať kompu v riadnom a dobrom stave, v prípade potreby i zaobstaráť si novú. Príjmy získané z mýta bol povinný použiť výlučne na údržbu a zaobstarávanie nových kômp a zariadení. Bol povinný viesť evidenciu príjmov a údajov o premávke (podľa čoho sa určovala výška sadzieb). Od poplatku boli okrem osôb v zákone oslobodení i telegrafní poslovia, obecní úradníci pri výbere daní a kňazi v príslušnom panstve.²⁰



Obr. č. 5: Kompa v Kotešovej pri železničnej zastávke začiatkom 20. storočia.
Zdroj: Zbierka Jozefa Janiša.

V obci Oblazov (dnes časť Kotešovej), asi kilometer nižšie predošlej, bola ďalšia kompa, ktorá spájala obec s Dolným Hričovom, vzhľadom na jej znázornenie na 1. a 3. vojenskom mapovaní a Vzdialenostnej mape Uhorska (1897 – 1903) predpokladáme jej dlhodobú existenciu. V roku 1895 bol jej majiteľom Izrael Schulcz z Oblazova a v tom čase to bola hospodárska kompa.²¹

²⁰ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, VSV, i. č. 306 (V), šk. 118, spis 229, rok 1913.

²¹ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 295, rok 1906, šk. 174, č. 14095. *Žiadosť Bytče o povolenie užívania kompy – listina 1137/V.895.*

Ďalšiu kompu (alebo prievoz) máme na všetkých troch vojenských mapovaniach zaznačenú východne od Kotešovej (od predošlej vzdialená asi 2 km). Po postavení Považskej železnice v roku 1883 a vzniku zastávky Kotešová na opačnom brehu Váhu (zastávka so strážnym domom sa nachádzala pod „Skalou“ – skalným výbežkom, cez ktorý viedla trať zárezom), bola kompa zabezpečujúca prepravu cestujúcich do a z obce presťahovaná do tejto lokality. V roku 1909 sa kompa v Oblazove (vtedy *Vágbalázsi*) stále uvádza ako hospodárska a kompa v Kotešovej (*Trencsénkutas*) ako verejná.²²

V Bytči sú zaznamenané na 2. vojenskom mapovaní jedna kompa a jeden prievoz (povyše mestečka bol prievoz, poniže kompa). Ku kompe však máme zachovaný písomný prameň, dohodu medzi panstvom Bytča, ktoré kompu prevádzkovalo, a komposesorátom v Hrabovom z roku 1808 o používaní hrabovských brehov na pristávanie kompy. Majiteľ panstva Bytča Mikuláš Esterházy uvádza, že kompu prevádzkoval dlhé roky, drevo na ňu zabezpečoval z vlastných lesov, avšak došlo k určitému ohrozeniu jej existencie zo strany Jána Hrabovského z Hrabového. Spomína sa tu najmä okolnosť, že poloha kompy sa v čase menila, lebo aj Váh menil svoje koryto a vzhľadom na polohu Váhu sa môže toto prístavisko ocitnúť raz na bytčianskom území, inokedy na hrabovskom. Dohoda spočívala v poplatku pre komposesorát v čase využívania hrabovských brehov.²³

Podľa Medňanského (1826) sa do Bytče dalo dostať kompu, resp. prievozom, na ktorý sa zmestil iba jeden voz (Medňanský 2007: 99). Lovcsányi zas uvádza, že kompa v Bytči, ktorá zabezpečí prepravu jedného voza na krajinskú cestu, stojí 2 grajciare pre pešieho tam aj späť a 24 gr. za povoz (Lovcsányi 1881: 107). Kompu Popperovci zrušili pravdepodobne v roku 1900, kedy bol v Bytči postavený železný most.²⁴

Posledné dve kompy máme zaznamenané na mapách z 19. storočia medzi Predmierom a Malou Bytčou a Predmierom a Mikšovou. Prvá menovaná sa v čase vydania 2. vojenského mapovania (20./30. roky 19. storočia) nachádzala v priestore dnešného štrkoviska, kadiaľ vtedy viedlo hlavné koryto Váhu. Koncom 19. storočia však z neho ostalo len mŕtve rameno a hlavný tok sa presunul tesne k Malej Bytči. Tu bola zriadená nová kompa. K jej zriadeniu alebo obnoveniu došlo v roku 1895, keď bolo vydané aj nové povolenie na prevádzku. Tento dokument nám bližšie ozrejmuje kategorizáciu kômp na základe účelu ich využitia. Ako sme už spomínali, existovali dva druhy kômp: na verejné používanie a na súkromný účel. Prevádzkovateľom malobytčianskej kompy bolo Urbárske spoločenstvo obce Malá Bytča, kompa bola na súkromné použitie, konkrétne na hospodárske a poľnohospodárske účely. Od takejto kategorizácie iste závisel aj spôsob vyberania poplatkov za použitie a podmienky údržby a prevádzky. Hospodársky účel kompy znamenal predovšetkým využitie pre vlastnú potrebu, v tomto prípade prístup na pozemky „za Váhom“, kam si potrebovali ich majitelia z obce prepraviť zvieratá na spásanie lúk, naspäť poľnohospodárske produkty a náradie a pod. V roku 1906 nastal spor, keď okresný slúžny majiteľom kompy vyčítal, že ju využívajú na iné účely: „*Urbárnici z Malej Bytče, ktorí udržiavajú hospodársku kompu v Malej Bytči, využívajú tento*

²² ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 299, šk. 211, č. 66, rok 1910. *Prieskum činnosti kômp v Bytči. okrese.*

²³ ŠA Bytča, f. panstvo Bytča, sign. 8, fasc. 8, inv. č. 2 – 12, šk. 44. *Záležitosť mýtna a plavebné, Hričov a Hrabové.*

²⁴ Vo výkaze z roku 1910 sa neuvádza. ŠA Bytča, f. TN župa, podžupan, inv. č. 299, šk. 217, č. 9742, rok 1910. *Nariadenie o doprave kompu na rieke Váh.*

*dopravný prostriedok nielen na svoje hospodárske účely, ale aj pre vlastný prospech: preprava tovaru zo Štiavnickej doliny na železničnú stanicu v Bytči-Predmieri (dnes žel. st. Bytča) sa vo veľkej miere uskutočňuje na malobytčianskom prievoze za poplatok, a to rozhodne zakazujem, rovnako ako dovoz stavebného materiálu z druhej strany Váhu cez malobytčiansky prevoz stavebnými firmami. Taktiež zakazujem prepravu tehál z tehelne v Malej Bytči na druhú stranu Váhu prostredníctvom toho istého prievozu. Za porušenie týchto zákazov som prevádzkovateľov prievozu opakovane potrestal...*²⁵ Urbárnici však voči týmto zákazom protestovali. Tvrdili, že zmysel kompy nie je celkom zrejmý. Pre nich je dôležité, aby kompa slúžila na prevoz dobytku na jarmok do Predmiera, na prepravu stavebného materiálu (kameňa, piesku, tehál) na ich domy, aby sa dalo rýchlo dostať na vlakovú stanicu (vtedy Bytča-Predmier, dnes Bytča, umiestnená v obci Hrabové) či ku kováčovi na podkúvanie koní. V týchto prípadoch museli absolvovať cestu po moste v Bytči, čo im zabralo asi hodinu času a navyše na moste platili mýto.

Technické parametre kompy z roku 1895 boli: dĺžka 8 m, šírka 7,5 m, celková plocha 60 m², ktorá bola umiestnená na dvoch člnkoch dlhých 13,8 m. Vedená bola priečnym lanom umiestneným na brehoch Váhu. Mala nosnosť 5 000 kg, čo zodpovedalo 64 osobám, 19 zvieratám alebo dvom naloženým vozom. Jej hodnota v roku 1895 bola 1 200 zlatých.²⁶ Oproti hričovskej (svederníckej) bola o 0,5 – 1 m väčšia a previezla o 19 osôb viac.

Kompa medzi Predmierom a Mikšovou je zakreslená na 1. aj 2. vojenskom mapovaní, nachádzala sa severne od Mikšovej pri vyústení cesty z Hvozdnickej doliny k brehu Váhu. V poslednej tretine 19. storočia (podľa 3. vojenského mapovania) sa kompa nachádzala nižšie, medzi Mikšovou a Rašovom. Podľa údajov z roku 1909 na rozdiel od kompy v Malej Bytči, ktorá bola hospodárska, táto bola verejná.²⁷ V roku 1910 boli jej majiteľmi Móric a Irma Maršovskí.²⁸

Kompy a prievozy na Kysuci

Prievoz na hlavnej komunikácii vedúcej zo Žiliny do Jablunkova pri obci Rudinka môžeme predpokladať počas celého skúmaného obdobia, prípadne i skôr. Už začiatkom 18. storočia (1721) tu malo Kysucké Nové Mesto v čase zvýšenej hladiny Kysuce povinnosť postaviť pontón, resp. člnkový most (*cimbas per ponte strato adaptatas*).²⁹ Toto platilo i v roku 1789. V roku 1837 je dikcia doplnená o dôvetok: „*v prípade vojny postaviť peší most z plťí na vojenské účely*“. Prievoz je vyznačený na 2. vojenskom mapovaní a vedľa neho je zakreslený i brod. Na základe toho môžeme predpokladať, že v staršom období sa dalo Kysucu predovšetkým prebrodiť, v exponovaných časoch (vojna, vysoká voda) sa tu zriaďoval dočasný most, inokedy peší mohol použiť prievoz, poveroz prešiel prebrodením.

²⁵ Tamtiež.

²⁶ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 295, rok 1906, šk. 174, č. 14095. *Žiadosť Malej Bytče o povolenie užívania kompy.*

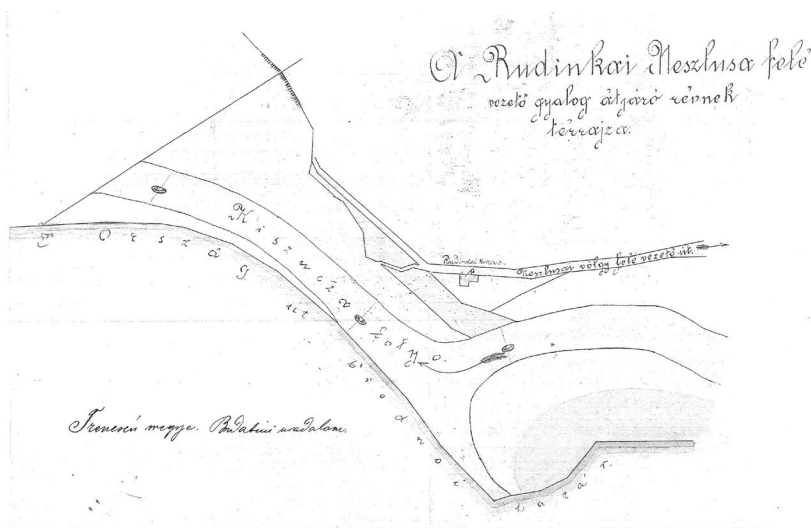
²⁷ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 299, šk. 211, č. 66, rok 1910. *Prieskum činnosti kômp v Bytči. okrese.*

²⁸ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 299, šk. 217, č. 9742, rok 1910. *Nariadenie o doprave kompou na rieke Váh.*

²⁹ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 310.3, šk. 389. *Cestné a mostné mýto 1833 – 1918. Vizitácia z roku 1837 sprostredkúva informácie ohľadom vizitácie z roku 1721.*

V roku 1870 bola v jeho blízkosti Kysuca preklenutá železným železničným mostom. Vlak umožnil lepšie napojenie obcí na pravom brehu Kysuce, v polovici 80. rokov bola otvorená zastávka pri strážnom dome v Rudinke (Šimko a kol. 2022: 167).

V roku 1892 bolo dedičom grófa Ladislava Čákiho (1820 – 1891) po jeho smrti udelené povolenie naďalej prevádzkovať peší prievoz na rieke Kysuca pri obci Rudinka. Prievoz zabezpečoval prepravu peších idúcich od Brodna smerom do doliny Neslužanky, teda do obcí Rudinka, Rudina, Rudinská a Nesluša. Umiestnený mal byť najviac 200 m od krčmy v Rudinke po prúde rieky v kolmom smere, kdekoľvek podľa stavu vodnej hladiny. Ponor člna pri maximálnom povolenom zaťažení bol 28 cm, čo malo byť vyznačené na čline.³⁰



Obr. č. 6: Plánik prievozu na Kysuci pri Rudinke, 1891. Zaznačená je tu stredová a hraničné polohy prievozu. Zdroj: ŠA Bytča.

Od 1. mája 1901 železničnú zastávku v Rudinke zrušili a nahradili zastávkou pri strážnom dome č. 132 v chotári obce Brodno, avšak asi 1,2 km od obce, bližšie bola stále k Rudinke (Šimko a kol. 2022: 183). Používanie prievozu však bolo v tom čase už komplikované, a tak obyvatelia Rudinky žiadali v roku 1912 pri zdvojkolažňovaní trate obnovenie zastávky v Rudinke alebo výstavbu lávky pre peších na železničnom moste pre novú koľaj.³¹

O privoze medzi Budatínom a Chlmcom sa píše v urbári z roku 1658. Ročne sa z neho odvádzali Budatínskemu panstvu dva zlaté (Kušík, Marsina 1959: 291). V ďalšom urbári z roku 1690 sa prievoz nespomína. Žilinčania však mali v privilegiálnej listine z roku 1659, týkajúcej sa mýta, právomoc postaviť dva mosty – na Váhu a Kysuci – čo by viedlo k domnienke, že i v tomto priestore mohol stáť most. V mýtnych revíziách z 19. storočia, odkazujúcich na rok 1789, sa spomína, že tu bol v tom čase prevádzkovaný väčší člnok (*cimum maior*), ktorý spadal pod mýto Kysuckého Nového Mesta. Vo vizitácii z roku 1846 sa spresňuje, že tento člnok sa používa najmä v čase vysokej vody.

³⁰ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, podžupan, inv. č. 281, šk. 62 – 65, r. 1892. Vodoprávne záležitosti grófa L. Čákiho.

³¹ ŠA Bytča, f. Trenčianska župa, VSV, inv. č. 306 (V), šk. 118, č. 270, r. 1913. Zriadenie žel. zastávky v Brodne.

Na 2. vojenskom mapovaní sa nevyskytuje, ale v priestore severozápadne od hradného parku Budatína smerom k Chlmcu sa na Kysuci nachádzala rozsiahla sihoť, ktorá pravdepodobne umožňovala prebrodenie Kysuce. Na 3. vojenskom mapovaní už je tok Kysuce zjednotený a zúžený a je tu vyznačený aj daný prievoz. Z právneho hľadiska vodné právo na využívanie brehov v 19. storočí patrilo Čákiovcom, ako bývalým majiteľom Budatínského panstva so sídlom na Budatínskom hrade (kam patrili Chlmec i Budatín). Čákiovci desaťročia dozadu odovzdali prevádzku prievozu chlmeckým prievozníkom za poplatok 7 zlatých ročne a zároveň si obec mala udržiavať, opravovať, príp. zabezpečovať nový člnok, žrd' a pešiu lávku a takisto zamestnancov a služobníctvo panstva mala prepravovať zadarmo. Podľa povolenia z roku 1890 mohol koncesionár (obec Chlmec) používať na verejnú prevádzku člny s dĺžkou 10,3 m a šírkou 64 cm; člny vyrobené už dávnejšie, práchnivejšie a nebezpečné na verejnú prevádzku, boli zakázané. Člny mali byť zhotovené z topoľa, ich maximálny ponor bol určený na 26 cm, maximálna zaťažiteľnosť 673 kg, čo zodpovedalo ôsmim osobám vrátane obslužného personálu, čo platilo len pri strednej výške hladiny rieky. Pri vysokej hladine bola maximálna nosnosť polovičná, t. j. štyri osoby. Poloha prievozu bola určená priloženým nákrešom, pričom počas vysokej vody sa od nej mohol člnok vychýliť maximálne 50 m po alebo proti prúdu rieky. Prievoz stratil svoj význam výstavbou betónového mosta, čo sa uskutočnilo v roku 1911. Most bol súčasťou župnej cesty Budatín – Kotešová.³²

Záver

Celkovo sa nám podarilo zdokumentovať na úseku Váhu v dĺžke asi 38 km 12 prievozov a kômp a na dolnom toku Kysuce ďalšie dva prievozy. Je to pomerne vysoký počet. Kompy a prievozy tvorili organickú súčasť hospodárskeho života krajiny. Podľa potreby mohli vznikať a zanikať. Koncom 19. storočia však sa zdá byť ich počet najvyšší. Zväčša si udržiavali svoju polohu v krajine v blízkosti obcí. Prievoz či kompa boli na takej širokej rieke ako Váh oveľa jednoduchším prostriedkom na jej prekonanie, ako napríklad most, ktorý bol síce jednoduchší a rýchlejší na prechod, avšak náročný na údržbu, a teda existujúci len na mimoriadne exponovaných miestach. V časoch pomalých a primitívnejších cestných dopravných prostriedkov, teda kočov, vozov, koní a pešieho presunu, však dokázali výrazne skrátiť vzdialenosť medzi susednými obcami. Prevádzka kômp podliehala udeleniu koncesie (povolenia) zo strany župných orgánov podľa zákonov vydaných ministerstvom obchodu. Majiteľ vodného práva, keďže to bol zväčša šľachtic, neskôr veľkostatkár, mohol dať kompu alebo prievoz do nájmu konkrétnym osobám. Kompy si zriaďovali i obce a obecné spoločenstvá. Podľa účelu sa rozlišovali kompy verejné, na verejných cestách, podliehajúce výberu mýtného poplatku určeného na jeho údržbu, a kompy súkromné, povolené len na konkrétny účel. Z technického hľadiska to boli drevené vozidlá s nízkym ponorom vedené veslami a žrdami a/alebo vodiacim lanom (to mali pravdepodobne všetky kompy na skúmanom území).

³² ŠA Bytča, f. Trancianska župa – podžupan, inv. č. 308, šk. 382 – 387. *Výstavba župných ciest.*

Zoznam použitých zdrojov

Ferko, V. (1980). Kolíska drotárstva. In: Ferko, V. (Ed.). *Svetom. Zborník k 40. výročiu výrobného družstva vo Veľkom Rovnom*. Martin: Osveta, s. 69-77.

Klementis, E. (Ed.). (1928). Urbár budatínsky, 1690. *Sborník Matice slovenskej pre jazykospyt, národopis, dejepis a literárnu históriu*, VI (3-4), príloha Slovenský archív I/2, 17-56.

Kušík, M., Marsina, R. (Eds.). (1959). *Urbáre feudálnych panstiev na Slovensku II*. Bratislava: Vydavateľstvo SAV.

Kuzmík, J. (1995): *Prehľadné dejiny stredopovažskej obce Dlhé Pole*. Martin: Neografia.

Lovcsányi, Gy. (1881). *A Vág és vidéke*. Budapest.

Medňanský, A. (2007). *Malebná cesta dolu Váhom*. Bratislava: Vydavateľstvo Spolku slovenských spisovateľov.

Miňo, M., Kvietok, M., Daňová, K., Daňová, M., Choma, M., Ďurica, P. (2023). Prekonanie vodnej prekážky v dejinách cestnej dopravy na Pohroní. In: Šimko, P. (Ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku III*. Žilina: Považské múzeum, s. 9-30.

Paget, J. (1839). *Hungary and Transylvania; with remarks on their condition, social, political and economical*. London: John Murray.

Sárba, K. (Ed.). (2020). *A Waldstein Thomas Ender Felső-magyarországi tájképei*. Budapest: Magyar Tudományos Akadémia és Információs Központ – Méry Ratio Kiadó.

Slovenské noviny. (28. 9. 1849), 96.

Šimko, P. (2017). Budatínsky hrad na križovatke ciest. In: Bednár, P., Staneková, Z., Šimko, P. (Eds.). *Budatínsky hrad*. Žilina: Považské múzeum, s. 25-34.

Šimko, P. a kol. (2022): *Košicko-bohumínska železnica. Veľká kniha o ocelevej tepne severného Slovenska*. Žilina: Považské múzeum.

Županič, J. (2011). Popper z Podhrágy. *Heraldická ročenka*, 34, 148-153.

Archív

Štátny archív v Žiline so sídlom v Bytči.

Hmotné a nehmotné lodnícke a lodiarske dedičstvo na slovenskom úseku Dunaja¹

Ľuboš Kačírek

Abstract

Tangible and intangible boatmen and shipbuilding heritage on the Slovak section of the Danube

In this paper I focus on the immovable and intangible cultural heritage associated with water transport on the Danube. I present national cultural monuments and sights in the cities of Bratislava and Komárno. I focus on navigation on the Danube and shipping traditions in the second half of the 20th century, with an emphasis on the period of the 1970s and 1980s. This period saw a significant modernisation of shipping. The presentation of the cultural heritage associated with water transport was initially undertaken by professional shipowners' associations. In cooperation with the Slovak Technical Museum – Museum of Transport in Bratislava, the position of curator of the water transport collection was established and approved the concept of water transport collections in Slovakia. The intention of the museum is to acquire water transport objects in cooperation with former shipowners and also to record the testimonies of former shipowners through the oral history method, thanks to which we can preserve their memories not recorded in official documents. The aim is to build a specialised exposition of the Museum of Water Transport in the area of the Winter Harbour in Bratislava in cooperation with the Faculty of Architecture and Design STU.

Keywords: Danube, sailing, boatmen, sights, sightseeing, traditions

Kľúčové slová: Dunaj, plavba, lodníci, pamiatky, pamätihodnosti, tradície

Kontakt

Doc. Ľuboš Kačírek, PhD., Katedra archívnictva a muzeológie, Filozofická fakulta Univerzita Komenského v Bratislave, Gondova ulica 2, 811 02 Bratislava, e-mail: lubos.kacirek@uniba.sk; ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-7983-7294>

STM-Múzeum dopravy v Bratislave, Šancová 1/B, 811 04 Bratislava, e-mail: lubos.kacirek@stm-ke.sk

Mestečko Donaueschingen na juhozápade Bádenska-Württemberska v Nemecku zažilo dňa 26. marca 1998 malú slávnosť. Tu „*pri prameni Dunaja*“ slovenská delegácia na čele s vtedajším ministrom kultúry SR Ivanom Hudecom odhalila pamätnú tabuľu

¹ Štúdiá vznikla v rámci riešenia projektu VEGA (6. 1/0698/22) *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia*.

Slovenskej republiky „vedľa tabule Rumunska, Chorvátska a Maďarska“ (Trusková 1998: 10). Mesto sa nachádza na juhu Čierneho lesa (Schwarzwald), pri ktorom sa spájajú dve rieky: Brigach a Breg a vytvárajú Dunaj. Dodajme, že na podujatí sa okrem Dunaja ako spojnice Európy, ktorej je Slovensko súčasťou, spomínalo aj vodné dielo Gabčíkovo, ktoré v 90. rokoch jatrilo vzájomné slovensko-maďarské vzťahy. Vtedajšia slovenská politická reprezentácia tak aj takto symbolicky „označkovala“ príslušnosť Slovenska k podunajským štátom.

Za ostatných 30 až 40 rokov prešla vodná doprava výraznými zmenami. Týkajú sa nových technologických zmien a úpravy vodného toku Dunaja. V príspevku sa bližšie zameriavame na tieto zmeny, približujeme národné kultúrne pamiatky, pamätihodnosti a miesta pamäti na slovenskom úseku Dunaja spojené s vodnou dopravou. V ďalšej časti publikujeme a interpretujeme spomienky dunajských lodníkov pôsobiacich v Československej plavbe dunajskej v Bratislave (J. Bohunský, kpt. L. Cigánek, S. Drdoš, kpt. Matúšek, P. Kara) na predchádzajúce historické obdobie ako súčasť slovenského nehmotného kultúrneho dedičstva z oblasti vodnej dopravy.

Rieka Dunaj

Dunaj so svojou dĺžkou 2 857 km je druhou najväčšou riekou Európy a dnes preteká, resp. dotýka sa svojím tokom desiatich krajín. Patria k nim: Nemecko, Rakúsko, Slovensko, Maďarsko, Chorvátsko, Srbsko, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko a Ukrajina (Chovan 2020: 14). V súčasnosti je splavný od nemeckého mesta Kelheim, na sútoku riek Altmühl a Dunaj: rieka Altmühl tu tvorí časť plavebnej cesty Rýn – Mohan – Dunaj. Kvôli nejasnosti okolo prameňa Dunaja sa riečne kilometre (rkm) Dunaja počítajú od ústia Dunaja, od Suliny proti prúdu rieky. Tok Dunaja sa člení na tri úseky: horný, stredný a dolný. Každý z nich si vyžadoval iné podmienky na plavbu (Chmelár 1994).

Horný splavný úsek sa pôvodne začínal v meste Regensburg a končil sa v Komárne. Po výstavbe vodného diela sa plavba predĺžila až do Kelheimu, kde bol prepojený cez kanál Rýn – Mohan – Dunaj. V roku 1992 po ukončení výstavby Vodného diela Gabčíkovo sa presunula plavba z pôvodného koryta do nového kanála. Pred otvorením Gabčíkova kvôli bezpečnosti plavby sprevádzali plavidlo cez tento úsek popri členoch posádky (spravidla 14 – 16 osôb) lodivodi, ktorí dôkladne poznali jednotlivé nástrahy tohto európskeho veľtoku. Plavidlo mohli sprevádzať maximálne tri člny (Cigánek 2024; Drdoš 2024).

Pred výstavbou vodných diel patril úsek medzi Viedňou a Bratislavou a Bratislavou a Klížskou Nemou k najnebezpečnejším. A to preto, že sa zanášal štrkami. *„Menili sa plytčiny, zanášal štrk. To bolo ... známe, že bagrovalo sa stále, bagrovalo sa. A Dunaj, Dunaj, ten štrk bol pohyblivý. Takže z večera do rána bol brod ... [a] nikto nevedel, že je tam. Bola vyznačená trať. Krížom krážom, teda od brehu k brehu, povedzme na kilometrovom úseku aj, no, ale medzitým už mohlo niečo zaniest. Číže už, už to nebolo tak, že, no, tu je celkom dobre, idem od lampy k lampe“* (Matúšek 2022).

Brodový úsek na území Slovenska sa začína v Čunove a do otvorenia vodného diela v roku 1992 siahla po Gabčíkovo. Tu sa nachádzal „*nechvalne známy a oddávna obávaný Bagomer*“ (rkm 1815), v blízkosti obce Sap (v rokoch 1948 – 1990 mala obec názov Palkovičovo; niekedy sa uvádza aj susedná obec Nárada). „...*to sa nedalo prejsť cez Bagomer dvoma lodami po prúde a proti prúdu naraz. To bola hlboká piesčina a len okolo brehu a dokonca zatáčka tam bola a keď človek vyšiel viacej do tej zatáčky alebo skorej, tak vyletel na breh, na skaly. No a keď vyššie, tak zasa nasadol, takže ... kormidelník to musel ovládať*“ (Matúšek 2022). Tu bol geografický zlom a prechod spádu Dunaja z horného úseku Dunaja na stredný tok. Náhle spomalenie toku spôsobovalo neustále usadzovanie štrkopieskov. Práve výstavba vodného diela tento jav odstránila a zlepšila plavebné pomery v tomto úseku (Bohunský 2024).

Stredný úsek sa začínal pri Komárne a siahal po rumunské mesto Turnu Severin. Tu sa v minulosti nachádzali známe a nebezpečné dunajské katarakty, dlhé vyše sto kilometrov, ktoré tvoria aj prirodzenú hranicu medzi Rumunskom a Srbskom (Kara 2024: 84-87). K zlepšeniu plavby prispela výstavba Sipského kanála v 90. rokoch 19. storočia, ktorý bol slávnostne otvorený v roku 1896. K ďalšiemu zlepšeniu plavebných podmienok výrazne prispela výstavba hydroelektrární Železné vráta I a II (1972, 1984).

Pred vybudovaním priehrady tu mal počas plavebnej sezóny každý podunajský štát remorkér so silným motorom, ktorý pomáhal lodiam pri protiprúdnej plavbe. ČSPD tu istý čas mala svoj najsilnejší remorkér KRIVÁŇ, ktorý mal tri motory. KRIVÁŇ bol schopný prepraviť až desať člnov, počet člnov v súprave určoval Dopravný úrad.² Zároveň popri brehu jazdila parná lokomotíva, ktorá takisto pomáhala lodi pri prekonaní tohto úseku v protiprúdnej plavbe. Prepravu cez tento úsek zabezpečoval špeciálne cvičený personál, lodivod a člnovodi. Mnohí pochádzali z rumunského mesta Oršova a boli priamo zamestnancami Dunajplavby (Cigánek 2024; Drdoš 2024).

Dolný Dunaj sa začína v meste Turnu Severin a končí sa v ústí Dunaja do Čierneho mora. Na území Rumunska vytvára Dunaj pred ústím do Čierneho mora deltu. Rozvetvuje sa na splavné severne položené Kilijské rameno smerujúce k mestu Izmail, Sulinské rameno pri meste Tulče a Svätajurské. Kilijským ramenom preteká približne 60 % vody a tvorí hranicu medzi Rumunskom a Ukrajinou. Najjužnejšie Svätajurské rameno vytvára viacero meandrov a je obmedzené pre plavbu väčších plavidiel. Využíva sa viac v rámci rekreačnej plavby (Chmelár 1994).

Už v čase formovania národného povedomia v 19. storočí sa slovenské etnické územie vnímalo „*od Tatier k Dunaju*“ (Škvarna 2004: 45; Kodajová 2014: 182-184). V historickom kontexte sa oblasť vodnej dopravy na území Slovenska skôr spája s pltníctvom a riekou Váh (Janto 2024: 37-44). Po vzniku Československa sa však rozvoj vodnej dopravy jednoznačne spája s Dunajom a plavbou na Dunaji, po ktorom prebiehal medzinárodný obchod.

² Súbor spriahnutých člnov, ktoré prepravovalo plavidlo, lodníci hovorovo označovali ako *dedina* (Drdoš 2024).

Plavba na Dunaji v novoveku

Históriu vodnej dopravy na Dunaji dokumentuje množstvo písomných i obrazových prameňov. Už mestské výsady, ktoré mesto Bratislava dostáva koncom 13. storočia od kráľa Ondreja III., dokladujú existenciu bratislavského prístavu, čo poukazuje na jeho bohatú históriu už v období pred vyhlásenia mestských práv. Veľký rozmach zažíva vodná doprava v období vlády Žigmunda Luxemburského, ktorý dekrétom vydaným v Olomouci 27. 1. 1402 udelil obyvateľom Bratislavy právo na prievozníctvo, aby „...mohli mať a držať plavidlá na Dunaji na území Bratislavy a aby na týchto plavidlách, ako to býva na iných priechodoch alebo prievozoch, mohli slobodne prevážať ľudí, zvieratá, trhový tovar i veci akéhokoľvek iného druhu a majetky odtiaľto slobodne prepravovať...“ (Bel 1984: 182).

Koncom 17. storočia pri svojich cestách po Európe sa cár Peter Veľký zastavil aj v Bratislave. Tu, okrem iného, navštívil aj bratislavskú lodenicu, kde stavali vojenské lode, tzv. dunajské monitory v lodiarskom stavebnom cechu sv. Mikuláša.³ Patrónom dunajských lodníkov je sv. Mikuláš. Nie je preto náhoda, že v Bratislave, v bývalej poddanskej obci Podhradie, sa nachádza kostol zasvätený sv. Mikulášovi.

Matej Bel vo svojich *Notíciách* uvádza, že počas vojny s Osmanskou ríšou sa v roku 1716 po Dunaji presúvalo vojenské riečne loďstvo, ktorého lode boli schopné aj plavby na mori. Loďstvo tvorilo 16 lodí, z nich najväčšia viezla až 40 diel. Loďstvo bolo nasadené pri obliehaní Belehradu, keď sa cisárskej armáde pod velením Eugena Savojského podarilo dobyť Belehrad. „*Bratislava celkom strýpla, keď lode nezvyčajnej veľkosti zakotvili v dohľade mesta a kolísali sa ako v prístave.*“ „...*Dunaj aj v tomto našom kraji súťažil s morom*“ (Bel 1984: 185).

Začiatkom 19. storočia sa však postupne končí na Dunaji éra veslovo-plachtových lodí a začína sa éra parolodí. Prvá parná loď, ktorá priplávala z Viedne do Bratislavy, bola drevená parná loď CAROLINA, ktorá v roku 1818 podnikla plavbu z Viedne do Budapešti a 2. septembra 1818 pristála pri bratislavskom brehu, pri korunovačnom pahorku. Bol to zlomový medzník v histórii plavby na Dunaji. V roku 1830 začala na Dunaji svoju činnosť Prvá dunajská paroplavebná spoločnosť – Erste Donau-Dampfschiffsfahrts-Gesellschaft. Od 40. rokov zabezpečovala z pridunajských oblastí vývoz obilia a dobytky na západné trhy. Vďaka paroplavbe sa prepravné náklady znížili na polovicu. Od 50. rokov 19. storočia stúpal záujem o rozvoj vodnej dopravy po Dunaji. Významným impulzom bolo vyhlásenie Dunaja za slobodnú vodnú cestu v roku 1856. K zlepšovaniu plavebnej dráhy prispievala systematická úprava brehov. Tá sa začala už za vlády Márie Terézie (1740 – 1780), výrazne v 80. rokoch 19. storočia na úseku od Devína po Győr (Ráb) (Cambel 1987: 539-540).

Najvýznamnejšie prístavy na území Slovenska boli v Bratislave a Komárne. Po výstavbe železníc v druhej polovici 19. storočia sa v Bratislave rozvíjal nákladný prístav napojený na železnicu. Stal sa významným prekladiskom tovaru nielen pre územie západného

³ Návštevu Petra Veľkého pripomína aj pamätná tabuľa na budove Slovenského národného múzea na Vajanského nábreží v Bratislave, kde sa v tom období nachádzala lodenica.

a stredného Slovenska, ale aj Moravy a čiastočne Čiech. Na začiatku 20. storočia sa v Bratislave nákladný prístav nachádzal nad Starým mostom (vtedy Most Františka Jozefa), smerom k dnešnému Mostu Apollo. Nachádzali sa tu tri drevené sklady a jeden mostový elektrický žerjav postavený v rokoch 1913 – 1916. Prístav využívala Rakúska paroplavebná dunajská spoločnosť (DDSG). Osobný prístav sa nachádzal pod Starým mostom smerom k centru mesta. Nachádzali sa tu dve murované stavby: osobná lodná stanica a domček, kde bol ubytovaný zamestnanec a sklad pre zásielky. Prevádzku zabezpečovala uhorská lodná doprava MFTR. Východnejšie po prúde postavili v rokoch 1897 – 1907 Zimný prístav (Pravda 1982 I: 2).

Prístav v Komárne bol významným strediskom obchodu s drevom, ale aj prekladiskom surovín a priemyselných výrobkov. Pri Komárne sa Váh vlieva do Dunaja, čo prispievalo k jeho významu pre rozvoj vodnej dopravy. Samotný Váh bol splavný po obec Neded. V Komárne sa okrem prístavu nachádzajú aj lodenice, založené v roku 1898. Počas svojej existencie postavili vyše 1 500 plavidiel: vlečné člny, remorkéry, tankery, bagre, osobné, vojenské a rybárske lode (Slovenské lodenice Komárno, 1996: 6; Chovan 2020: 17; Gráfel 2021: 100-101, 108-111).

Ďalšie prístavy sa nachádzali v Devíne a Hrušove. Ich význam však postupne klesal, keďže neboli vhodné pre väčšie parníky a pre lodné spoločnosti bolo vhodnejšie využiť prístav v Bratislave napojený na železnicu. Výraz Hrušov sa dnes primárne spája s Hrušovskou zdržou, ktorá je súčasťou Vodného diela Gabčíkovo a do prevádzky bola uvedená v roku 1992. Je súčasťou Chráneného vtáčieho územia Dunajské luhy.

Vznik Československa a založenie Dunajplavby

Po skončení 1. svetovej vojny a zániku Rakúsko-Uhorska vznikajú v oblasti Podunajska nové štáty: Československo a Kráľovstvo Srbov, Chorvátov a Slovincov (neskôr Juhoslávia). Obrazne povedané, do roka a do dňa od vzniku ČSR bola v októbri 1919 spustená československá plavba na Dunaji, a to na prenajatých plavidlách od Rakúskej paroplavebnej spoločnosti. V roku 1922 boli pre ČSR v budapeštianskej lodenici Ganz Danubius postavené prvé štyri parné nákladné lode: ako prvá DEVÍN, potom VÁH, NITRA a HRON. Na základe zákona č. 188 Zb. z 13. júna 1922 bola založená Československá Dunajplavba, účastinná spoločnosť (Pravda 1982 II a IV: 2; Bohunský, Puha 2012: 10-12; Bohunský, Cigánek 2024a: 12-14). Československá vláda výrazne podporovala rozvoj vodnej dopravy na Dunaji, vrátane prístavov v Bratislave a Komárne.

V lodenici Škodových závodov v Komárne postavili v roku 1932 podľa čs. patentu Ing. Otakara Neudörfela, pracovníka ministerstva dopravy, prvý motorový bočnokolesový remorkér PREZIDENT T. G. MASARYK (neskôr INOVEC). Mal výkon motorov 950 k. V tom čase to bol nový typ riečneho remorkéra (Pravda 1982 XII: 2). V roku 1937 boli v Komárne dokončené tri tankové motorové lode, jednou z nich bol aj ŠTÚR, neskôr premenovaný na ŠTUREC, dnes zbierkový predmet Slovenského technického múzea (Goduš 2020).

Aktuálne tretím mestom, kde sa rozvíja prístav, je Štúrovo (pred rokom 1948 Parkáň). Počiatky formovania prístavu môžeme dokumentovať už koncom 19. storočia, rozvíja sa v medzivojnovom období od konca 20. rokov, intenzívnejšie od druhej polovice 20. storočia (Dubiny 2023: 127-147).

Technologické zmeny plavby v druhej polovici 20. storočia

Po 2. svetovej vojne postupne nastáva ďalšia modernizácia vodnej dopravy. Do roku 1965 boli z lodného parku postupne vyradené parné lode a nákladné člny starších typov s nosnosťou 300 až 700 ton. V tom období tak doznieva tradícia parníkov či parolodí, ktorá mala približne 150-ročnú tradíciu. Na Slovensku ju zachytáva už len torzo parníka DEVÍN, dnes v súkromnom vlastníctve. Parník bol postavený v roku 1911 v nemeckej lodenici Deggendorf. Pôvodná parná technológia sa však už v plavidle nezachovala (Bohunský, Puha 2012: 205-209; Cigánek 2024). Na múzejné účely sa plánoval využiť 2-komínový parník ZEMPLÍN a 1-komínový parník TURIEC. Tieto plány sa však nepodarilo naplniť (Cigánek 2024).

V 60. rokoch do lodného parku pribudli aj riečno-morské lode postavené v Budapešti. Prvá z nich M/S BOJNICE priplávala do Komárna 30. decembra 1965. V roku 1962 sa uskutočnila prvá plavba pomocou radaru na lodi DUKLA. Postupne bol lodný park doplnený o moderné plavidlá – ťažno-tlačné motorové remorkéry a nákladné člny s nosnosťou 1 000 a 1 500 ton. Na začiatku 80. rokov už prevládali tlačné remorkéry a bezposádkové tlačné člny. Väčšina prác na lodiach a člnoch bola zmechanizovaná. V 70. rokoch sa ešte len začínali používať radary a vysielacky. Tieto nové technológie sa len pomaly a postupne zavádzali na jednotlivých lodiach. V roku 1972 sa uskutočnila prvá plavba bez kormidelníka na lodi IPEĽ (Pravda 1982 IX, XII-XIV, s. 2).

Lode mali na tú dobu moderné vybavenie: „Okrem iného lode sú vybavené moderným navigačným zariadením ako sú – magnetický kompas, gyrokompas, elektromechanický log, echolot, radar, gónie, automechanický kormidelník a pod. Podobné je aj rádio-technické vybavenie, medzi ktoré patrí vysielateľ, hlavný prijímač, núdzový prijímač, automechanický vysielateľ, VKV rádiostanica, telefónna stanica, povelová prenosná stanica a pod.“ (Pravda 1982 XIV: 2). Vít Pravda, redaktor časopisu *Náš Dunaj*, v jednom z dielov cyklu k histórii Dunajplavby *Priehrštím z našej šesťdesiatky 1922 – 1982* k nastupujúcim technologickým zmenám v roku 1982 píše: „*Prekvapujúce vedecké objavy a unikátne technologické novinky stávajú sa pre nás bežnou vecou. Najnovšie si do domácností razí cestu videomagnetofón. Svetové správy signalizujú ďalšiu novinku – vedúci pracovníci veľkých firiem pracujú doma. S vedením ich podniku navzájom komunikujú prostredníctvom počítača...*“ (Pravda 1982 XIV: 2). Kým v staršom období sa technologické zmeny zavádzali len postupne, smerom k súčasnosti každé desaťročie prináša nové a nové technológie. Je preto dôležité, aby boli tieto technologické zmeny zdokumentované aj prostredníctvom zbierkotvornej činnosti múzeí.

Ešte pár desaťročí dozadu bola práca lodníka primárne sezónna práca. Na zimu sa lode sťahovali do tzv. zimných prístavov, aby sa vyhli ľadochodom, ktoré ohrozovali plavidlá (Bohunský, Cigánek 2024b: 27-29). Plavbu na Dunaji určovala Štátna plavebná správa (dnes Dopravný úrad). Plavidlá si vyžadovali pravidelnú údržbu. Bolo v nich treba kúriť, udržiavať teplotu nad bodom mrazu, aby v nich nezamrzla voda a nepotrhalo rúry. Údržbu zabezpečovalo strojné oddelenie, služby strojníkov, ktorí sa starali aj o dve – tri lode súčasne. Vždy sa však dalo medzi lodníkmi dohodnúť, že jeden za druhého „zaskočili“ a starali sa o viac lodí (Drdoš 2024). V súčasnosti je najstarším motorovým plavidlom na Slovensku remorkér ŠTUREC, pôvodne postavený v roku 1937 v komárňanskej lodenici ako tanker s menom ŠTÚR.

Národné kultúrne pamiatky

V súčasnosti tvorí pamiatkový fond Slovenskej republiky vyše 10-tisíc nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok (ďalej NKP) (Pamiatkový fond). Aktuálne sú národné kultúrne pamiatky v areáli Zimného prístavu v Bratislave evidované v Ústrednom zozname pamiatkového fondu (ďalej ÚZPF) a súvisiace s vodnou dopravou nasledovné:

- Dom lodníkov, 1940 (č. 828/2),
- Dielňa lodná (č. 828/3),
- Výťah lodný (č. 828/4),
- Sklad prístavný č. 17 (č. 828/5),
- Severný a Južný bazén (č. 828/6),
- Stanica prečerpávacia (č. 11763/1-2) (Bartošíková 2017; Guldan 2020; Haberlandová, Kalová 2015: 59-63).

Medzi Lodnou dielňou (v súčasnosti sa uprednostňuje výraz Lodiarska dielňa) a lodným výťahom sa nachádza hnutelná NKP remorkér Šturec (vyhlásený za NKP 5. 1. 2012, č. vyhlásenia PÚ-12/22-1/70/SKA), v súčasnosti zbierkový predmet STM-Múzea dopravy v Bratislave (Goduš 2020).

V blízkosti areálu Zimného prístavu na Pribinovej č. 32 sa nachádza NKP Sklad č. 7 (NKP č. BA-N 828/1986). Koncom 80. rokov sa uvažovalo o využití budovy pre potreby lodného múzea. V súčasnosti je v budove sídlo Ministerstva cestovného ruchu a športu SR. V Komárne doteraz nie sú za NKP vyhlásené nehnuteľnosti spojené s tunajším prístavom. PÚ SR aktuálne eviduje dva podnety na vyhlásenie prístavných žeriavov za NKP.⁴

V oboch mestách sa nachádzajú pamätníky Dunajskej flotily. Vojaci sovietskej čiernomorskej riečnej flotily sa na konci 2. svetovej vojny zaslúžili o oslobodenie dunajských prístavov v Komárne a Bratislave. V Komárne odhalili pamätník v roku 1965

⁴ Informácia od T. Bartošikovej z PÚ SR.

a jeho autorkou je Ľudmila Cvengrošová. Pomník je nazvaný aj ako Socha Námorníka-Osloboditeľa či Socha námorníka Dunajskej flotily a nachádza sa v parku M. R. Štefánika (Spolek pro vojenská pietní místa).

Spomienkou na hrdinstvo vojakov Dunajskej flotily na konci 2. svetovej vojny je aj Pomník Sovietskej dunajskej flotily v Bratislave na Vajanského nábreží vedľa Osobného prístavu. Pomník z bieleho pieskovca bol odhalený 3. apríla 1970. Autorom diela je akad. sochár J. Hovorka v spolupráci s architektom Š. Svetkom.⁵ Zástupcovia lodníkov pri ňom každoročne kladú veniec 4. apríla, pri príležitosti oslobodenia Bratislavy. Na podujatí sa zúčastňuje čestná vojenská jednotka a delegácia lodníkov v uniformách (Náš Dunaj 1982 11: 1). Slávnosť kladenia venca tak symbolicky otvára a zatvára každoročnú plavebnú sezónu osobnej lodnej dopravy (štandardne trvala od apríla do októbra). Pred rokom 1989 tu koncom novembra, na záver Mesiaca československo-sovietskeho priateľstva, zástupcovia ČSPD kladli kyticu vďaky (Náš Dunaj 1981 36-1: 7).

Pamätihodnosti

Zákon č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu v § 14 týkajúcom sa obce uvádza: „*Obec môže rozhodnúť o utvorení a odbornom vedení evidencie pamätihodností obce,*“ (Zákon...) ktoré schvaľuje miestne zastupiteľstvo. Do evidencie pamätihodností obce možno zaradiť okrem hnutelných vecí a nehnuteľných vecí aj kombinované diela prírody a človeka, historické udalosti, názvy ulíc, zemepisné a katastrálne názvy, ktoré sa viažu k histórii a osobnostiam obce. Zoznam evidovaných pamätihodností obce predloží obec na odborné a dokumentačné účely krajskému pamiatkovému úradu; ak ide o nehnuteľné veci, predloží zoznam aj stavebnému úradu.

Mesto Komárno vedie svoj zoznam pamätihodností. Z oblasti vodnej dopravy sú v kategórii sochy evidované už spomínaný Pomník vojakov dunajskej flotily (pod č. 6, zároveň je aj NKP) a Kamenná guľa pripomínajúca 100. výročie založenia Lodeníc (1898 – 1998) na Nám. gen. Klapku (pod č. 38; pod č. 37 je evidovaná Kamenná guľa odhalená pri príležitosti 30. výročia veľkej dunajskej povodne z roku 1965, tiež sa nachádza na Nám. gen. Klapku) (Pamätihodnosti mesta Komárno). Z budov viažucich sa k histórii prístavu alebo lodeníc nie je na zozname uvedená žiadna nehnuteľnosť, hoci v samotnom meste sa nachádza viacero budov, ktoré sú významnými reprezentantmi tejto tradície a sú vhodné na zaradenie do zoznamu (bližšie Dubiny 2023).

Podrobný zoznam pamätihodností vedie mesto Bratislava a rovnako aj jej pridunajské mestské časti, ako Staré Mesto, Petržalka, Devín či Podunajské Biskupice. Celomestský zoznam pamätihodností v IV. kapitole Pamätihodnosti dopravy, bod B) Iné dopravné stavby (Celomestský zoznam pamätihodností mesta Bratislavy) aktuálne zahŕňa medzi svojimi pamätihodnosťami stanice Propeleru (1930, autor Emil Belluš), katamaran Kamzík (1978, slúžil ako kompa medzi Bratislavou a Petržalkou) (Goduš 2022) a osobnú loď Meteor V „Bratislava“ (1990, postavená v Moskovskej lodenici v Zelenodolskom na Volge, vtedy ZSSR, dnes Rusko). Je to tzv. hydrofoil, t. j. plavidlo na nosných krídlach,

⁵ Viac na: Celomestský zoznam

prepravoval návštevníkov prevažne na trati Bratislava – Viedeň a Bratislava – Budapešť. Prevádzka plavidiel typu meteor bola ukončená v roku 2019 z ekonomických dôvodov. Meteor V „BRATISLAVA“ je od roku 2023 zbierkovým predmetom STM. Na území mestských častí Bratislavy sa v Devíne nachádza Kríž lodníkov na Slovanskom nábreží (ev. č. DEV V/8), v Starom Meste už spomínaný Pomník sovietskej dunajskej flotily. V Petržalke sa na Viedenskej ceste nachádza pomník Pocta Dunaju (Dušan a Pavol Kuzma z roku 1990, nie je evidovaný ako pamätihodnosť, ev. č. PET III/58). Mestská časť Bratislava-Petržalka eviduje viacero pamätihodností spojených s vodnou dopravou, ako brody či historické dátumy povodní. Pôvodne bolo na zozname zapísané aj Lodné múzeum na plavidle KRIVÁŇ. Bol postavený v roku 1954 v Slovenských lodeniciach v Komárne (Bohunský, Puha 2012: 88-91). V roku 1999 získalo plavidlo za jednu korunu OZ West a OZ Devínska brána od pôvodného majiteľa Slovenskej plavby a prístavov, a. s. a medzi podmienkami odpredaja bol aj vznik múzea (Remorkér Kriváň... 1999). V roku 2010 bolo plavidlo prestavané, čím bolo zničené jeho pôvodné technologické vybavenie. Ako sme už uvádzali, KRIVÁŇ sa v 50. a 60. rokoch využíval v dunajských kataraktoch.

V iných pridunajských mestách (Šamorín, Gabčíkovo, Štúrovo) a obciach (napr. Vojka, Medveďov) nemáme zdokumentované, že by mestské, resp. miestne zastupiteľstvo prijalo zoznam pamätihodností.

Miesta pamäti dunajských lodníkov

Centrami lodníckej komunity v Bratislave i Komárne boli Domy lodníkov. Komárňanský mal oficiálne pomenovanie Spoločenský dom – so symbolom ČSPD. V období socializmu, resp. do začiatku tohto storočia, slúžil na spoločenské účely Dom lodníkov postavený v roku 1957 na Martanovičovej (dnes Pribinovej) ulici. Bol zbúraný roku 2006 v rámci prestavby a úpravy nábrežia Dunaja medzi Starým mostom a Mostom Apollo. Dnes ako Dom lodníkov slúžia priestory na Horárskej ulici. Budova Domu lodníkov bola akýmsi epicentrom lodníckej komunity. Nachádzali sa tu kancelárie, spoločenské, ale aj športové priestory. Sídlila tu aj časť učňovského strediska a viacero inštitúcií, ktorých finančne podporovala ČSPD. V Dome lodníkov sa pravidelne konal majáles, mikulášske posedenie pre deti, sídlil tu napríklad Automotoklub lodníkov (AMKL), ktorý každoročne usporadúval technické dni „Pod otvorenou kapotou“. V zimnom období, teda v čase, keď bola obmedzená plavba, sa tu organizovali viaceré vzdelávacie a rozširujúce kurzy, ako napríklad kapitánsky alebo kormidelnícky kurz, kurz strojníkov či elektrotechniky. Mnohí zamestnanci tak mali možnosť vďaka svojim schopnostiam sa postupne vypracovať od pomocných robotníkov na čelné pozície v rámci prevádzky lodí (Kačírek 2024: 24-25).

Okrem týchto inštitúcií mali a dodnes majú lodníci miesta, kde sa stretávajú. Lodník, ktorý v 70. a 80. rokoch prišiel do Bratislavy, s veľkou pravdepodobnosťou „narazil“ na spolulodníka v Ponorke na Tobruckej ulici, spojenej skôr s univerzitným prostredím a študentmi z Univerzity Komenského, tráviacimi tu čas voľných hodín. Ďalej v krčme

Terka na Mlynských nivách či v Slovenskej pivnici na Dunajskej ulici, nachádzajúcej sa v podzemných priestoroch neďaleko Kamenného námestia. Neďaleko od Osobného prístavu na Vajanského nábreží, v parčíku kúsok od sochy bulharského partizána, bol tzv. „Hajzelbar“. Ako naznačuje aj názov, pôvodne tu boli záchody, ktoré strašne smrdeli (Drdoš 2024).

V súčasnosti sa niektorí lodníci stretávajú v soboty dopoludnia na Miletičovej ulici, na trhovisku v drevenom stánku vinárne. Základom rozhovoru je „klanfovanie“ debata lodníkov, používanie vlastnej hantírky. Stačil jeden výraz, pojem, „kľúčové slovo“ a ostatní hneď poznali kontext (Drdoš 2024). Kpt. L. Cigánek založil stretávanie sa lodných kapitánov. Prvé stretnutie sa konalo v júni 2019, na žiadosť účastníkov bolo preložené na apríl, t. j. ešte do obdobia pred hlavnou plavebnou sezónou. Kvôli pandémie sa však podujatie konalo nepravidelne, je však zámer organizovať ho ako pravidelné ročné stretnutie (Cigánek 2024).

Behom generácií si lodníci vytvorili osobitný jazyk, slang: „...čas kedy má loď odplávať je „hotovo“, že raňajky sú len na „extra“, v kabínach sa robí „inšpekcia“, lodné laná sa delia na „šlepsál“ – „cuksál“ – „langsál“, velitelský mostík je „komando“ a na ňom je „trafika“, nie síce na predaj cigariet, ale odkiaľ, najmä v čase nepohody, kapitán pozoruje a riadi chod plavby. Naviják vlečných lán je „niper“, že člny sa niekedy viažu v „cugy“. A tam, kde posádku lode poväčšine tvorili „naši“, občas bolo počuť i takúto rýdzu slovenčinu: „Bocman, zhoď už to krivé železo!“ a podobne,“ spomína redaktor časopisu *Náš Dunaj* Vít Pravda v jednom z článkov k 60. výročiu založenia Dunajplavby a pokračuje: „Vtedajší lodnícky slovník bol pestrou motanicou výrazov odvodených nielen od podunajských jazykov, ale aj mýtov mnohých svetových rečí. Francúzi robia pri obrate „rondeau“ – naši „rondo“. Talianski námorníci chodia nakupovať na „piazzu“ – naši na „pijac“. No dnes už z takýchto a podobných výrazov na československých lodiach nezostalo takmer nič“ (Pravda 1982 VI: 2). V staršej generácii však aj po vyše 40 rokoch od vydania článku je táto „hantírka“ stále živá. Slovník lodníckych výrazov spracoval bývalý lodník pán Juraj Bohunský.

Množstvo tradícií, remeselných zručností sa odovzdáva ústnou formou, preberaním od staršej generácie, čo označujeme ako „nehmotné kultúrne dedičstvo“ či „živé dedičstvo“. Zaraďujeme doň jazykové a literárne prejavy, diela dramatického, hudobného a tanečného umenia, zvyky, tradície, historické udalosti, zemepisné, katastrálne a miestne názvy.⁶ Stretávame sa s nimi aj v lodníckej praxi. Väčšina z nich sa prenáša z generácie na generáciu, niektoré sa modifikujú, transformujú, iné postupne zanikajú. Okrem lodníckej terminológie k nehmotnému dedičstvu lodníkov môžeme zaradiť viacero prejavov.

Jednochlapové veslovanie

V našom príspevku sa bližšie pristavme aspoň pri niektorých. K zanikajúcim zručnostiam napríklad patrí *védľovanie*, výraz pochádzajúci z nemeckého výrazu *wedeln*.

⁶ Bližšie: Deklarácia o ochrane kultúrneho dedičstva, prijatá NR SR č. 91/2001 Z. z. Dostupné na: <http://mkrcsr.gov.sk/kulturne-dedicstvo/ochrana-pamiatok/legislatva/zkony>; Pozri aj: <https://www.culture.gov.sk/opatrenia-na-realizaciu-kulturneho-dedicstva-sr/>.

Je to tzv. jednochlapové veslovanie založené na veslovaní kormidlovaním – pohybovaním vesla z boka na bok. Na tento zanikajúci spôsob plavby upozornil bývalý absolvent štúdia odboru Lodný mechanik Pavel Kara (Kara 2024: 106-109). Táto technika veslovania sa tu vyučovala do konca 70. rokov a pravdepodobne v súvislosti s rozvojom člnov so závesným motorom sa ukázala ako technologicky prekonaná. Kým spočiatku tento spôsob veslovania považoval za produkt podunajskej lodníckej tradície, ďalším výskumom zistil, že táto technika je rozšírená nielen vo francúzskom Bretónsku, ale i v Ázii a Amerike. Práve technologické zmeny spojené so zavádzaním motorových člnov spôsobili jej útlm.

Vyvesovanie zástavy

K pravidelným rituálom počas plavby patrilo napríklad ráno vyvesovať a večer zvesovať zástavu na lodi. Ráno po rozbížení, resp. po zhasnutí nočného – navigačného osvetlenia (kotevné svetlo pri státi alebo pozičné svetla pri plavbe v noci) sa vešala na korme naša štátna vlajka a na prove na stožiar vlajka hostujúcej krajiny. Večer sa vlajky zvesili za súmraku, resp. pri zapínaní nočného osvetlenia lode.

Po zvesení nasledovalo skladanie vlajky a malo (približne) presný postup: ak ju skladali dvaja lodníci, každý chytil vlajku za dva rohy na kratšej strane, preložili sa po dlhej strane, potom po krátkej a potom zasa po dlhej, tak aby na dvoch rohoch trčali šnúrky.

Keď bola zložená do menšej veľkosti (napr. A5), zrolovala sa po kratšej strane ako štrúdla a visiakmi šnúrkami sa omotala s uzlíkom. Uložila sa do skrinky na lodi. Boli v nej uložené vlajky všetkých dunajských štátov a podniková vlajka ČSPD. V súčasnosti sa už skladanie vlajky po západe slnka nedodržiava.

Nevyvesenie vlajky hostujúceho štátu sa považovalo za vážne porušenie platných predpisov. Lodník P. Kara si spomína na sprostredkovanú informáciu z 80. rokov: *„Pamätám si, ako bocman spomínal prípad, keď zakotvili v Izmaile,⁷ sovietsky prístav v delte. Zabudli vztýčiť sovietsku vlajku na prove. Čakali na colnú a pasovú kontrolu – tzv. revíziu. Okolité lode boli dávno vybavené a naša nič. Vysielačkou zisťovali prečo a odpoveď bola: „Vy ste nás nepozvali““* (Kara 2024b).

Iným prejavom úcty bolo spustenie vlajky na pol žrde pri stretávaní sa s iným plavidlom (Náš Dunaj 1972 21: 1).

„Lodnícky krst“

Každý z členov posádky, ktorý sa plavil po prvýkrát, musel prejsť iniciačným obradom – „lodníckym krstom“. Pôvodný, tradičný, lodnícky krst sa konal v mieste zvanom Babakaj (aj Babacai, Baba Caia rock) pri rumunskej dedine Coronini, 7-metrov vysokej legendárnej skale vytŕčajúcej z Dunaja pri vplávaní do úseku Kataraktov, na riečnom kilometri 1040,55. Tu sa konal tradičný obrad, ktorému sa nevyhol ani jeden mladý začínajúci

⁷ Izmail, prístavné mesto na Ukrajine. Leží pri Kilijskom ramene delty Dunaja, ktoré tvorí hranicu Ukrajiny a Rumunska.

lodník. „Krst“ prebehol formou záplavy „pravej“ dunajskej vody, a to či v lete alebo zime. Obrad sa končil prípitkom rakije. Postupom času pribudli ďalšie miesta, kde sa krstilo, aj na hornom úseku Dunaja, „*avšak to prvé, pravé, najtradičnejšie a najznámejšie ostal stále len Babakai*“ (Bohunský 2024). Strojník S. Drdoš si na „krst“ z roku 1970 spomína takto: „*Ja poviem moju skúsenosť. Bol som na tlačnom remorkéri NOSICE. Krst prebiehal takto. Pri Babakaj skale ma zavolať kapitán, že majú elektrickú poruchu na komande. Ako som vyšiel zo strojovne a vystúpil po schodoch na komando, vyliali na mňa vedrá vody z hora nadstavby kapitán a celá posádka. Potom mi zagratalovali a pasovali za lodníka*“ (Drdoš 2024). Aj keď každý z nových členov posádky tento rituál očakával, predsa bol nečakaný, členovia posádky vedeli využiť „nestráženú chvíľu“ a prekvapiť jeho účastníka.⁸

Nosenie uniformy

Lodníci patria k profesiám, ktoré používajú osobitný odev – uniformu. Uniformy sa v rámci tradície nosili a nosia pri každej slávnostnej príležitosti, či už podnikovej, alebo pri účasti lodníkov na verejných akciách. Ako konštatuje staršia lodnícka generácia, táto tradícia postupne upadá. To súvisí jednak s nižším povedomím mladšej generácie, teda samotných nositeľov, nad dodržiavaním týchto tradícií, ale aj znižovaním oficiálnych podujatí, na ktorých by ich mohli nosiť. Pred rokom 1989 boli najmasovejším podujatím oslavy 1. mája, kde jednotlivé profesie manifestovali podporu vtedajšej politickej reprezentácii.

Vzájomná spolupatričnosť a podpora sa prejavovala v dobrom i zlom, vrátane najťažších okamihov, keď sa lúčili so svojím druhom. Ako napríklad rozlúčka 40 lodníkov v uniformách, „*...veľmi to zapôsobilo nielen na rodinu..., ale všimli si to a s uznaním ocenili aj miestni občania*“. Autor článku, ktorý sa zúčastnil na poslednej rozlúčke s kormidelníkom L. Berkešom v Palárikove v júni 1972, tiež zdôraznil, že prostredníctvom uniformy „*bola preukázaná aj spolupatričnosť, čo v chvíľach zármutku pomáhalo pozostalým zmierňovať ich žiaľ. Bola to aj pocta jemu a jeho povolaniu, ktorá mu pri poslednej rozlúčke právom patrí*“ (Homola 1972: 2). Uniformou tak lodník dokladá jednak *spolupatričnosť* k svojej profesii a zároveň *poctu* všetkým príslušníkom tejto profesie. Z článku však nepriamo vyplýva, že to nebol úplne bežný štandard, svojím článkom chcel autor apelovať na dodržiavanie týchto tradícií u svojich kolegov.

Medzi nehmotné kultúrne dedičstvo zaraďujeme aj pamätné dátumy. Pre históriu vodnej dopravy na Slovensku je takýmto pamätným dátumom 13. jún – Deň vzniku Dunajplavby (Československá akciová spoločnosť dunajská (ČPSD) z roku 1922 v zmysle Zák. č. 188 Zb. (Bohunský – Puha 2012: 14; Bohunský – Cigánek 2024: 14). Do 90. rokov sa spájal s každoročnými oslavami založenia Dunajplavby, čo dosvedčujú aj články v podnikovom časopise *Náš Dunaj*.

⁸ V osobitných príspevkoch uvádzame ďalšie príklady na priebeh lodníckeho krstu.

V súčasnosti je najvýznamnejším podujatím Pamiatka obetí Dunaja a lodníkov, ktorí zahynuli pri výkone služby na Dunaji. Koná sa už niekoľko rokov koncom októbra z iniciatívy hlavného mesta SR Bratislava za účasti delegácie Slovenskej plavby a prístavov, a. s., právneho nástupcu Dunajplavby. Podujatie s podobným zameraním organizovala Dunajplavba od roku 1972. Vtedy si podnik pripomínal 50. výročie svojho založenia a v bratislavskom prístave 8. júna 1972 odhalil pri budove dnešného Dopravného úradu pamätník pracovníkom, ktorí zahynuli v boji proti fašizmu a pri výkone svojho povolania na Dunaji. Autorom pamätníka je akad. maliar Vladimír Popovič a jeho pomocník Alexander Bence (Pamätník 1972: 2). Kladenie venca pri pamätníku sa stalo následne pravidelnou súčasťou osláv výročia Československej plavby dunajskej (Program osláv 1982: 1).

K novým podujatiam, žiaľ, tiež spätým s tragickou udalosťou, patrí smútočné zhromaždenie spojené s nehodou remorkéra ĎUMBIER v ešte nedostavanej rakúskej vodnej elektrárni Freudenu s plavebnou komorou na území Viedne 22. októbra 1996, kde zahynulo osem slovenských lodníkov. V januári 2002 odhalili mŕtvym lodníkom z ĎUMBIERA vo Freudenu pamätnú tabuľu (Krčmárik 2021). Pri príležitosti 25. výročia tejto nehody sa vďaka iniciatíve kpt. L. Cigánka a za podpory vedenia SPaP, a. s. konalo pri pamätníku pri Dopravnom úrade v areáli Zimného prístavu v roku 2021 pietne stretnutie, kde si pripomenuli túto udalosť. Je zámer, aby sa toto podujatie organizovalo pravidelne každých päť rokov.

Záver

V súčasnosti najvýznamnejšou pamäťovou inštitúciou, ktorá dokumentuje tradície vodnej dopravy na Dunaji, je STM-Múzeum dopravy v Bratislave. Impulzom bolo získanie remorkéru ŠTUREC do zbierkového fondu STM. Iniciátorom tejto zbierkotvornej činnosti boli príslušníci lodníckej profesie, vďaka ktorým sa podarilo, po negatívnej skúsenosti s plavidlom KRIVÁŇ, vyhlásiť remorkér ŠTUREC za NKP a neskôr za zbierkový predmet STM. Bez podpory lodníkov a ďalších profesijných inštitúcií (Slovenská plavba a prístavy, a. s., Verejné prístavy, a. s., Slovenský plavebný kongres, OZ Lodníci SK, Majstri cechu lodiarskeho) by táto činnosť bola značne obmedzená. STM zriadilo pracovnú pozíciu kurátora zbierky vodnej dopravy a schválilo koncepciu zbierkotvornej činnosti vodnej dopravy na Slovensku. V súčasnosti sú v zbierkovom fonde aj ďalšie dve plavidlá: remorkér ZVOLEN a Meteor V BRATISLAVA. Zbierka vodnej dopravy v súčasnosti obsahuje vyše sto zbierkových predmetov, ktorá sa rozširuje hlavne vďaka darom. Zámerom múzea je zaznamenávať aj výpovede bývalých lodníkov prostredníctvom metódy oral history (ústna história), vďaka ktorej vieme uchovať aj ich spomienky nezachytené v oficiálnych dokumentoch. V spolupráci s ďalšími inštitúciami, ako Fakultou architektúry a dizajnu Slovenskej technickej univerzity v Bratislave, STM pripravuje podklady k zriadeniu špecializovanej expozície zameranej na históriu vodnej dopravy na území Slovenska v budove bývalej Lodiarskej dielne. Pre túto myšlienku je však potrebné získať nielen symbolickú, ale aj finančnú podporu, aby sa zámer podarilo naplniť.

Zoznam použitých zdrojov

Bartošíková, T. (2017). *Návrh na vyhlásenie nehnuteľnej veci Zimný prístav, Winterhafen (akvatórialna časť: severný a južný bazén, vjazd do prístavu, prístavné hrany vrátane dunajskej polohy) za národnú kultúrnu pamiatku*. Bratislava: PÚ SR.

Bel, M. (1984). *Bratislava Mateja Bela*. Bratislava: Obzor.

Bohunský, J., Cigánek, L. (2024a). Doprava a transport na Dunaji. K stému výročiu založenia Dunajplavby. In: Kačírek, Ľ. (Ed.). *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 10-26.

Bohunský, J., Cigánek, L. (2024b). Zima a zimovanie plavidiel na Dunaji. In: Kačírek, Ľ. (Ed.). *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 27-31.

Bohunský, J., Puha, K. (2012). *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava: Slovart.

Cambel, S. (1987). *Dejiny Slovenska II*. Bratislava: VEDA.

Celomestský zoznam pamätihodností mesta Bratislavy. Dostupné na: <https://muop.bratislava.sk>

Deklarácia o ochrane kultúrneho dedičstva, prijatá NR SR č. 91/2001 Z. z. Dostupné na: <http://mkcrsr.gov.sk/kulturne-dedicstvo/ochrana-pamiatok/legislatva/zkony>.

Dubiny, M. (2023). *Architektúra areálov riečnych prístavov na slovenskom úseku Dunaja*. Dizertačná práca. Bratislava: Fakulta architektúry a dizajnu STU.

Dubiny, M., Mackovičová, K., Kráľová, E. (2017). Interdisciplinárna komunikácia pri ochrane technických pamiatok na príklade objektov Zimného prístavu v Bratislave. *Múzeum*, 63(1), 48-50.

Dubiny, M., Mandl, J. (2024). Lodná dielňa (hala) ako Múzeum vodnej dopravy. In: Kačírek, Ľ. (Ed.). *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 93-100.

Goduš, M. (2020). *Remorkér ŠTUREC (hnutelná národná kultúrna pamiatka)*. Košice: Slovenské technické múzeum.

Goduš, M. (2022). *História propelera Kamzíka*. Košice: Slovenské technické múzeum.

Goduš, M. (2024). Zbierka vodnej dopravy v zbierkovom fonde STM-Múzea dopravy v Bratislave. In: Kačírek, Ľ. (Ed.). *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 78-83.

Gráfel, Ľ. (2021). *Komárno na dobových pohľadniciach: Komárom története képeslapokon*. [Komárno]: Willex plus, s.r.o.

Guldan, P. (2020). *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.

Haberlandová, K., Kalová, P. (2015). Prístav v Bratislave [Harbour in Bratislava]. *Pamiatky a múzeá*, 64(1), 59-63.

Havária remorkéra Ďumbier bolí aj po 25 rokoch. Dostupné na: <https://zurnal.pravda.sk/reportaz/clanok/604799-havaria-remorkera-dumbier-boli-aj-po-25-rokoch/>

Homola, J. (1972). Vďaka vám súdruhovia, že ste prišli v uniformách. *Náš Dunaj*, 24(21), 2.

Chmelár, V. (1994). *Dunaj historický a dnešný*. Žilina: ELECTA.

Chovan, J. (2020). *Námornou loďou z Komárna do Istanbulu*. [Komárno]: [Ján Chovan].

Janto, J. (2024). Pltníctvo v tradičnej kultúre Slovenska. In: Kačírek, Ľuboš (Ed.). *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 37-44.

Kačírek, Ľ. (2024). Práca a život lodníkov v 70. a 80. rokoch 20. storočia. *Etnologické rozpravy*, 31(1), 17-28.

Kačírek, Ľ. (Ed.). (2024). *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum. Dostupné na: https://stm-ke.sk/asset/uploads/odborne-cinnosti/edicna-cinnost/Zbornik_Dunajplavba_zm.pdf

Kara, P. (2024a). Ručne kreslená mapa dunajských kataraktov. Dar STM-Múzeu dopravy od kpt. Mariana Šuláka. In: Kačírek, Ľuboš (Ed.). *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 84-92.

Kara, P. (2024b). Védlovanie. In: Kačírek, Ľuboš (Ed.). *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 106-111.

Kodajová, D. (2014). „Od Dunaja k Tatrám“ – úvahy slovenských romantikov o hraničiach a krajine obývanej Slovákmi. In: Munková, M., Pavlíková, L. (Eds.). *Na sútoku riek. Život v slovensko-rakúskom pohraničí*. Bratislava: Štátny archív Bratislava, s. 178-195.

Krčmárik, R. (2021). Havária remorkéra Ďumbier bolí aj po 25 rokoch. *Pravda*. Dostupné na: <https://zurnal.pravda.sk/reportaz/clanok/604799-havaria-remorkera-dumbier-boli-aj-po-25-rokoch/>

Pamätihodnosti mesta Komárno – sochy. Dostupné na: www.pamiatky.sk [cit. 2. 9. 2024]

Pamätník pracovníkom, ktorí zahynuli v boji proti fašizmu a pri výkone svojho povolania na Dunaji. (1972). *Náš Dunaj*, 24(17-18), 2.

Náš Dunaj, roč. 22 – 42, 1970 – 1989

Pravda, V. (1982 I – XV). Priehrštím z našej šesťdesiatky 1922 – 1982. *Náš Dunaj*, 34, 1982(2-21) 2.

Program osláv. (1982). *Náš Dunaj*, 34(16-17) 1.

Remorkér Kriváň predali za korunu [online]. (1999). *SME*. Dostupné na: <https://www.sme.sk/c/2187368/remorker-krivan-predali-za-korunu.html>

Slovenské lodenice Komárno. (1996). Bratislava: CODEA.

Spolek pro vojenská pietní místa. Dostupné na: <https://www.vets.cz/vpm/mista/obec/3476-komarno/N%C3%A1mestie%20gen.%20M.%20R.%20%C5%A0tef%C3%A1nika/>

Škvarna, D. (2004). *Začiatky moderných slovenských symbolov*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici, Fakulta humanitných vied.

Trusková, M. (1998). Odhalenie pamätnej tabule pri prameni Dunaja. *Slovenské zahraničie*, 3(4), 10.

Zákon č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu.

Muzea a voda v kultuře společnosti jako součást *public history*¹

Jan Dolák

Abstract

Museums and water in the culture of society as part of *public history*

The social sciences, not excluding history, are experiencing a period of a very dynamic development, which brings both positive and controversial effects. Although history is not an exact science, it has its own scientific methods, methodology, etc. We are witnessing the expansion of history in public space, the past greatly influences present events. Relatively new is the concept of „public history“ (history for the public), also formulated as applied history. It can be understood as the clarification of past facts in a comprehensible interpretation for the general public. This includes new methods of working with the public, including the use of new media. The next approach of „public history“, however, tends towards the „democratization of culture“ and interventions in its course, towards the reflexivity of the conception of the past, towards the personification of the concept of the past, towards a sort of infinite delta of views on past phenomena, with a certain tendency to replace real history as a science of the past. Issues of authenticity are addressed within the ethical and political disputes accompanying the reconstruction of various historical events. History and memory must not be confused. The paper presents cases from Italy and Spain.

Keywords: museum, water, public, history, memory

Klíčová slova: muzeum, voda, veřejnost, historie, paměť

Kontakt

Doc. PhDr. Jan Dolák, PhD., Katedra archívnictva a muzeologie, Filozofická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, Gondova ulica 2, 811 02 Bratislava, e-mail: jan.dolak@uniba.sk, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5763-5221>

Muzea a voda

Muzeí, dotýkajících se ve své dokumentační a prezentační činnosti tematiky vody, je po celém světě spousta, včetně jejich souvislostí s vodní dopravou. Některá byla představena ve sborníku z loňské konference (Dolák 2024: 56-62, Vargová 2024: 45-55). Doplňuji, že ve španělské Andalusii stojí za povšimnutí dvě námořní muzea v hlavním

¹ Štúdiá vznikla v rámci riešenia projektu VEGA (6. 1/0698/22) *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia*.

městě regionu Seville, nepřekvapivě ležící v hlubokém vnitrozemí, neboť z města na řece Guadalquivir se mnohé lodě vydávaly na daleké zaoceánské plavby. Významné Muzeum námořnictví se nachází v nevelkém objektu Torre del Oro (bývalá strážnice), kde expozice na dvou patrech představuje slavnou španělskou námořní historii až po současnost. Nedaleko od tohoto objektu se nachází Nao Victoria Centrum, muzejní expozice věnovaná španělské výpravě do země koření, na Moluky v dnešní Indonésii, „kratší cestou“, tedy na Západ, která se po vedením Fernaa de Magalhaese stala prvním obeplutím zeměkoule.² Na řece u muzea kotví kopie lodi Viktorie, která jediná se do Španělska z dlouhé cesty vrátila.

Z italských „vodních“ muzeí určitě stojí za zmínku *Ecomuseo dell'acque del gemonese – Muzeum vodstva (dále EMAG)* v severovýchodní Itálii, o němž základní informace přinesla ve své magisterské práci Monika Janotková (Janotková 2011).

Do projektu etablování muzea se postupně zapojilo šest obcí Gemonska. Tato iniciativa si kladla za cíl poznání místní přírody, zhodnocování krajiny a obnovení paměti spojené s užíváním vody v oblasti Gemonska. Sdružení zároveň přišlo s myšlenkou vytvoření ekomuzea vodstva, které by konzervovalo nejen aspekty krajinné a enviromentální, ale udržovalo a zhodnocovalo i dědictví kulturní. Jedná se o formu jakéhosi „rozptýleného muzea“, jenž je tvořeno přírodními útvary (prameny, jezera, potoky, řeky) a výtvary materiální kultury (zavlažovací kanály, mlýny, venkovní prádelny, vybudovaná rozvodí), které na Gemonsku formují skutečně osobitý systém založený na vodě/vodních zdrojích. Ekomuzeum se zaměřovalo na aktivní a komplexní uchovávání geografických a krajinných prvků i aspektů týkajících se životního prostředí, ale směřovalo také ke zhodnocování kulturního dědictví, materiálního i nemateriálního, jako např. obydlí, technické stavby, pracovní postupy, místní produkce. Centrum muzea, jakési sítě interpretovaných míst a tematických stezek, je ve vodním mlýnu v prostorách rekonstruovaného mlýna – Mulino Cocconi. Dokumentační činnost EMAG zahrnuje sběr a uchovávání informací, dat, dokumentů a publikací týkajících se především území Gemonska, s důrazem na problematiku vodních zdrojů. Jsou podněcovány vědecko-výzkumné iniciativy v oblasti přírodních věd, humanitní enviromentalistiky, historie, etnologie, historie umění aj., jež jsou prioritně spjaté s právě realizovanými projekty.

V inventárním soupisu materiálního dědictví EMAG jsou zahrnuty jak přírodní prvky – prameny, řeky, jezera, močály aj., tak kulturní krajinné prvky – mlýny, studny, mosty, kanály atd., stejně jako umělecké objekty – obrubně studní, sousoší, ale také vytvořené vzdělávací tematické stezky. Velká pozornost je věnována nemateriálnímu dědictví.

Gemonské Ekomuzeum hraje i důležitou roli v oblasti komunikace. Je jakýmsi zprostředkovatelem mezi zastupiteli, občany, organizacemi a potenciálními návštěvníky, např. při porovnání oblasti před a po zemětřesení v roce 1976. Ekomuzeu se podařilo podrobněji představit ideu komunitní kulturní mapy Goda nebo kulturní mapu Mapa řeky Ledra. Tento projekt EMAG byl založen na tvorbě a sdílení poznatků o historicko-architekto-

² V dnešní době plně vylepšování minulosti nepřekvapí, že slyšíme volání, že galaxie Velký a Malý Magellanův oblak mají být přejmenovány, protože slavný Portugalec byl „vrah a zotročoval původní obyvatelstvo“ tichomořských ostrovů.

nických objektech spjatých s řekou Ledra, a to pomocí stejnojmenného internetového portálu.³ Na něm je možné nalézt fotografie a doplňující informace o různých krajinných prvcích.

Nepochybně se jedná o přínosnou činnost, stranou nyní ponechávám, zda se jedná v pravém slova smyslu o muzeum či ne. Typickým pro tento typ muzeí je zapojení veřejnosti do všech činností. Všechna zmíněná muzea můžeme podřadit pod pojmy *public history* či *paměť*, tedy pojmy v dnešní době často užívané, možná i nadužívané. Co však ona *public history* či *paměť* vlastně je?

Public history

Stále častěji se v odborné literatuře setkáváme s výrazem *public history*, což můžeme chápat jako historii pro veřejnost, historii ve veřejném prostoru, setkal jsem se i s vysvětlením „alternativní historie“. Pojem *public history* je mnohými zcela ignorován, v celosvětovém Dictionary of Museology (Mairesse 2023) tento pojem nenajdeme, jinými je přímo adorován. Jak k tomuto pojmu a jeho recepci přistupovat? Domnívám se, že můžeme nabídnout hned trojí vysvětlení.

První přístup: Texty profesionálních historiků jsou mnohdy obtížné čtení, plné málo známých výrazů a odkazů na pro veřejnost vcelku neznámé názorové souputníky či protivníky, analyzující z pohledu laika příliš detailní problém. Deskripce a interpretace historických událostí je skutečně obtížný úkol a pro širokou veřejnost musí být v muzeích „přeloženy“ do pochopitelných vět či obrazců. Se zachováním vědeckého poznání musí být minulost představena tak, aby ji pochopil i člověk se středoškolským vzděláním, ať už s maturitou či bez ní. V tomto pojetí je *public history* naprostá většina promluvy muzeí, ale nejen jich. Také svoji doktorskou práci na téma *Prezentace archeologie* pokládám za příspěvek k *public archaeology* (Dolák 2013).

Druhý přístup: *Public history* může spočívat v nestandardních formách seznamování se s minulostí, tedy mimo čtení vědeckých textů či prohlížení muzejních expozic, třeba i prostřednictvím nových médií. Anglický archeolog Paul Bahn s potěšením kvituje nadšení experimentálních archeologů, kteří u nově postaveného pravěkého domu vymazávali škvíry ve střeše dobovými způsoby a materiálem, tedy hlinou se smíchaným trusem (Bahn 2007). Je velmi pravděpodobné, že takovýto nadšenec si dříve či později přečte skutečně odborný text o pravěku. Jsme svědky rostoucího zájmu o rekonstrukce historických událostí, jako jsou bitvy, příjezd panovníka do města apod. Občas je pro tyto aktivity užíván honosný výraz *intervence*. Samotný koncept *living history*, *memorial practices*, *cultural practice*, *reenactment* není nijak nový, pouze tento přístup v současné době výrazně akcelaruje. Z mnoha starších příkladů uveďme aspoň rekonstrukci bitvy na Vítkově (1420), organizovanou pražským bouřlivákem Frantou Sauerem v roce 1920. Akci Sauer cíleně poškodil opitím komparsistů, kteří se pak skutečně poprali a navzdory historické pravdě pak vítězní „křížáci“ hnali „husity“ ulicemi Prahy.

³ Ecomuseo delle Acque del Gemonese. <https://www.ecomuseodelleacque.it/>

Pokud však jsou tato představení provedena dobře, musíme je jen vítat. Ale co znamená ono „dobře“? Rozsáhlá debata je vedena na téma autentičnost. Zde musíme vycházet ze dvou rozdílných pozic. Autenticita je velmi důležitá, protože vytváří u diváka dojem, „jak to tehdy bylo“ a výrazně ovlivňuje historické povědomí. Řada folklorních souborů má ve svém středu odborníka, častěji odbornici, kteří kontrolují i detaily oblečení ostatních tanečníků. To je jistě správné. Na druhou stranu musíme při všech rekonstrukcích nastavit míru výrazně tolerance se zabráněním exkluze. Jinými slovy, kdo se chce podílet na *living history*, nesmíme mu v tom bránit. Začněme od drobnějších případů. Šermířská skupina má jedno oblečení, výbavu a kopie zbraní a jednou předvádí 13. století, jindy dobu Matyáše Korvína. Nemá smysl rigidně poukazovat na nesoulady a detailně rozebírat rozdíly ve zbraních, brnění či oblečení. Existují však vážnější pochybnosti, než je středověký šerm, např. má se předvádět běžný život Afroameričanů třeba v 18. století i dražbou otroků? Mohou při rekonstrukci občanské války v USA na straně Konfederace bojovat Afroameričané? Domnívám se, že zde musí převážít právě neautentičnost, nerigidnost, ale integrující přístupy. Ani muže nemusí představovat jen muži a ženy jen ženy. Stejně jako nám nemůže vadit, pokud by oravské tance předváděl třeba vietnamský pár. Kde vlastně má být ona hranice (ne)rigidnosti? Ve spontánních dobrovolných performancích, tancích, soutěžích apod. budme vrcholně nerigidní. Podobně bych přistupoval ke všem osobám či bytostem historicky nedoložitelným, třeba pohádkovým bytostem. Světoznámý Hans Christian Andersen popsal svoji mořskou vílu takto: „*Její pokožka byla čistá a jemná jako růžový list a její oči modré jako nejhlubší moře.*“ Tvůrci filmu z roku 2023 (režie Rob Marshall) však na jeho slovech nelpěli. Hlavní roli zahrála americká herečka Halle Baileyová (nar. 2000), která má jiné přednosti, než o jakých Andersen psal. Nebude nám snad dělat větší problémy si představit, že někde v hlubinách oceánu žily v roce 1837 (rok napsání pohádky) i hnědooké mořské víly s tmavší pokožkou. Koneckonců malá mořská víla měla pět sester, o jejichž podobě nám Andersen nezanechal žádné informace. Skutečné osoby z historie lidstva by však, podle mého názoru, měly být vypodobněny a ztvárněny co nejvěrněji. Winstona Churchilla by tedy vždy měl hrát nějaký nehezky, obézní běloch s doutníkem. I skutečné lidové zvyky a tradice procházejí proměnami. Např. v 60. letech 20. století, v souvislosti se světovou módou, u nás docházelo ke zkracování délky sukní u lidových krojů. Stále to však byly ženy v ženských šatech. Dnes tradiční tanec flamengo, od listopadu 2010 zapsaný na seznamu kulturního dědictví UNESCO, předvádí i muži v dámských šatech s černými punčochami.

Přístup třetí: Existují však i pojetí public history, které nazvu opatrným slovem kontroverzní. Jedná se heterogenní proud myšlení, ve kterém se však často nachází i jakési pokusy o vylepšení minulosti. Tedy místo údajně rasistického evropského medievalismu je plédováno za globální medievalismus, jsou podrobovány přísné kritice produkty současné popkultury (např. Tolkienův Pán prstenů), evropská nadřazenost je hledána všemi a všude a proti jsou vytvářeny protipříběhy (*counterstories*). Zdůrazňo-

vaná je potřeba dekolonializace a dekonstrukce bílých západních narativů a hledání vnitřního imperialismu, a to včetně v zemích střední a východní Evropy. Uvažuje se o „historii aplikovanou na reálné problémy světa“, píše se o reflexi a reflexivitě, demokratizaci kultury, komodifikaci dějin (minulost se stává součástí tržních mechanismů), medialitě (způsob zprostředkování obsahu), vyzývána je hyperkonektivita apod. Jako by text podepsaný autorem měl být spíše nahrazován stále pozměňovaným příspěvkem na Wikipedii. Galerie založené úspěšnými podnikateli v uhelném průmyslu či exekutory jsou podezřívány z neetických rozměrů svého financování, jsou vyslovována podezření, zda vystavování umění neslouží jen k zakrývání současných problémů. Je nabádáno k „feministické opravě“ (*feminist revision*), tvůrci historických rekonstrukcí mají někdy tendenci klást svoje postupy nad produkty akademických historiků. Zakladatel istanbulského Muzea Nevinnosti Orhan Pamuk dokonce píše: „*Nepotřebujeme další muzea, která se snaží konstruovat historický příběh společnosti, komunity, týmu, národa, státu, kmenu, firmy nebo druhu. Všichni víme, že obyčejné, každodenní příběhy jednotlivců jsou bohatší, lidštější a mnohem radostnější*“ (Činátl, Sixta 2024: 65). Je evidentní, že „příběhem“ a „pamětí“ ve sféře muzeologie je třeba se zabývat hlouběji.

Paměť

Jestliže příběhy vyprávějí lidé, nemůžeme se nedostat k problematice *paměti*. Paměť je dnes mimořádně frekventované slovo, existují ústavy s tímto slovem ve svém názvu, řada jiných ústavů i třeba neziskových organizací pojem paměť užívá ve všech možných souvislostech. Nepodezřívám je apriorně z nějakých zlých úmyslů.

V závěru 70. let 20. století se v Moskvě začíná formovat i na minulost zaměřené sdružení Paměť «Память», výrazně spojené s Muzeem Nikolaje Ostrovského, které však všechno zlo, včetně necitlivých zásahů do památek, hledalo v židovskožednářském spiknutí. Paměť je prostě líbivé slovo.

Rozmach studia historické paměti bývá nejčastěji spojován se jménem francouzského historika Pierra Nory, který teoreticky vycházel již z děl vzniklých v meziválečném období. Máme na mysli především práce Maurice Halbwachsa (existuje tolik pamětí, kolik existuje skupin). Pierre Nora používá termín *místa paměti*. Podle něj „*paměť, soustředěná na dědictví toho, s čímž je důvěrně obeznámena, ustupuje efemérnímu škrálopou aktuálnosti*“ (Nora 1998: 8). Podle Nory paměť a historie nejsou synonyma, ale stojí proti sobě. Paměť je život, je v neustálém vývoji, v dialektice vzpomínek a zapomnění. Historie je pak problematickou a neúplnou rekonstrukcí toho, co už není. Nora dokonce tvrdí, že skutečným posláním historie je zničení a potlačení paměti (Nora 1998: 9). „*Paměť usazuje vzpomínku v posvátnu, historie ji z něj vyhání a navždy ji převádí do prózy*“ (Nora 1998: 9). Kdyby neexistovala ona vzdálenost paměti a historie, nepotřebovali bychom to, co Nora nazývá *místa paměti*. Oním místem však podle Nory nejsou jen místa doslovná, ale třeba i muzejní předměty, písně, naučné stezky, či dokumenty (Maur 2015: 142). Můžeme přijmout Norovo odlišování paměti od historie, ale jeho přístup bychom měli chápat jako jakousi „individualizaci vnímání minulého“.

Paměť je vždy proměnlivá, různá v rámci skupin osob, kdežto historie je vědou. Muzea, ale i místa, kde se odehrály významné události, nepochybně jsou i *místy paměti*, ale na druhé straně muzea musí především svými sbírkami přispívat k vědeckému zkoumání minulých jevů. Norovo monumentální sedmisvazkové dílo *Les Lieux de Mémoire* vyšlo v letech 1984 – 1993 a je mimořádně významné pro tzv. novou kulturní historii a její zkoumání *sociální paměti* či *kulturní paměti*. Nora se snažil vrátit paměti postavení jednoho z předmětů historického zkoumání.

Zkusme Norův „poeticko-posvátno-prozaický“ přístup aplikovat na muzejní sféru. Historie jako věda je „próza“ a historicky orientované muzejní expozice jsou též prozaické. Někdy však správně zahrnují i vzpomínky, tedy to řekněme „posvátno-poetické“. Např. expozice Muzea romské kultury v Brně je postavena historicky. Obsahuje však i vzpomínky pamětníků, např. kdy romská žena vzpomíná na svého otce, který byl dozorcem v táboře pro koncentraci Romů donucen sníst vlastní výkaly. Do večera byl mrtev. Tento neprozaický vstup se mnoha návštěvníkům zaryje do paměti více než lineární vyprávění. Komplexní výklad vyvražďování Romů za druhé světové války však nemůže být postaven pouze na vzpomínkách.

Norově pojetí byl blízký bulharský filozof žijící ve Francii Tzvetan Todorov, autor skvělých textů *Paměť před historií* (Todorov 1998) a *Zneužívání paměti* (Todorov 1998a). Zatímco Nora psal o „tyranii paměti“, Todorov užívá pojem „kult paměti“ a „náboženství uchovávání“. Také podle něj je paměť základem každého vztahu k minulosti a stává se v posledních desetiletích protikladem „historie“. Pamatujeme si především dobro, které jsme činili, a zlo, které jsme trpěli. Události, ve kterých nejsme ani hrdiny ani oběti, upadají do zapomnění. Paměť je tedy nejen částečná, ale i zaujatá. (Todorov 1998: 38). Na jiném místě Todorov upozorňuje na skutečnost, že totalitní režimy 20. století úporně bojovaly za ovládnutí paměti, proti paměti, kontrolu informací kladly na přední místo. Dnes je však situace jiná, zdánlivě opačná, v důsledku však jakoby podobná. Todorov píše: „Často dnes slýcháme kritiku západoevropských nebo severoamerických liberálních demokracií, jímž je vytýkáno, že ony samy přispívají k vymírání paměti, k vládě zapomnění. Tím, že jsme vháněni do stále rychlejší spotřeby informací, jako bychom byli odsouzeni k jejich stejně zrychlenému vyřazování; odříznuti od našich tradic, otupení nároky společnosti volného času, zbaveni duchovní předvídavosti stejně jako obeznamenosti s velkými díly minulosti, byli bychom odsouzeni k veselému oslavování zapomnění a ke spokojení se s marnými rozkošemi přítomné chvíle. Paměť by zde již neohrožovalo vymazávání informací, ale jejich přebytek. Tímto méně drsným způsobem, jenž je v posledku účinnější, protože nebudí náš odpor a činí z nás naopak dobrovolné činitele pochodu směrem k zapomnění, by tak demokratické státy vedly své obyvatele k témuž cíli jako totalitní režimy, tj. k ‘vládě barbarství’“ (Todorov 1998a: 93). Todorov dále píše o „zálibě v minulé každodennosti“, čímž můžeme vysvětlit i současný boom zakládání nejruznějších retromuzeí.

Todorov jednoznačně konstatuje: „Žádná vyšší instance by ve státní struktuře neměla mít možnost říci: nemáte právo sami hledat faktickou pravdu, ti, kdo nepřijímají oficiální

verzi budou potrestáni." (Todorov 1998a: 94). „*Odkrývání minulosti je nezbytné; neznamená to, že by minulost měla řídit přítomnost, ale je to naopak přítomnost, která nakládá s minulostí tak, jak chce.*" (Todorov 1998a: 98).

Nedomnívám se, že by paměť měla být striktně vymezována proti historii, spíše tvrdím, že se člověk pohybuje v prostoru nejprve historického povědomí, dále pak historického vědomí a následně pěstuje vědu zvanou historie. V přístupu obou francouzských velíků cítime obavy před posunem paměti od historického k psychologickému, k individualizaci a subjektivizaci, což sebou nese nárok na „vlastní“ historii, a tedy prostor pro možné manipulace. Paměť tedy není nějak „autonomně setrvačná“, spíše pozorujeme pokusy o její „restrukturování“ či „přeznačování“.

Fondové instituce – muzea, galerie, archivy apod. jsou označovány jako paměťové instituce. Nic proti tomu, sám jsem tento eufemismus – muzeum je paměť – nejednou použil. Fakticky je situace v historických vědách poněkud jiná. Paměť je lidská schopnost uchovávat a používat informace o předchozích zkušenostech. Nějak si tyto informace, zážitky, dojmy vštěpujeme, tedy je kódujeme, uchováváme (otázka reten-ce) a vybavujeme (otázky reprodukce). Hovoříme o paměti senzorické, krátkodobé, střednědobé i dlouhodobé, podle formy o paměti vizuální, akustické či sémantické. Další možností je rozdělení paměti na mechanickou a logickou. Ve vědách o člověku užíváme výraz historická paměť (také kolektivní paměť, sociální paměť), pod kterým se paměť jedince definuje jako fenomén, pro jehož charakter je podstatné sociální prostředí (např. národ, rodina, náboženská komunita apod.). Jedinec však má tendenci nadhodnocovat některé akty minulosti i symboly s nimi spojené. Zatímco historické vědy se snaží co nejvěrněji reflektovat dějinné události a skutečnosti, kolektivní paměť pracuje pouze s úzkým výběrem historických skutečností, které podstatně deformuje a je fakticky vybrána spíše menším než větším počtem členů skupiny. Muzeum není ani tak místem historie, jako spíše místo historické paměti (Nora 1998: 8-9; Todorov 1998: 37-43, Todorov 1998a: 91-103).

Paměť je tedy spojena s nějakou naprosto osobní individuální výpovědí. I dvě osoby upomínající si tu stejnou událost, u které osobně byly, vzpomínají nestejně. Pro historika, i pro toho v muzeu, je potom paměť pouhým pramenem, nic méně, ale také nic více. Nechci řadit historické prameny do nějakého žebříčku důležitosti, ale nejvýše bývají kladeny prameny písemné. I ty je třeba podrobit přísné kritice, někdy lžou záměrně, někdy díky neznalosti zapisovatele, někdy byly upraveny dodatečně. Jako muzeolog fandím trojrozměrným předmětům, primárním pramenům, jejich netečnosti a lhostejnosti k mínění lidí. Dalšími prameny jsou fotografie, filmové záznamy a mnoho dalších. Vzpomínky pamětníků kladu mezi prameny nejproblematictější. Jistěže mohou přinášet něco, co nikde jinde zaznamenáno není. Mohou to být vzpomínky vězně v koncentračním táboře, ale i cokoli jiného, méně drastického. V každém případě musí být vzpomínky pamětníků podrobeny přísné vědecké kritice. Důvodů je mnoho. Jednak lidský mozek mnoho vzpomínek vytěsňuje, mohou v něm nastávat nevratné změny neurologického charakteru, někdy jen s obtížemi vyjadřujeme, co si vlastně myslíme

a jak a na co vzpomínáme. Jindy jsou důvody k rozdílnosti zcela utilitární. Účastník kolektivizace zemědělství by jinak na prožité procesy vzpomínal třeba v roce 1988 a jinak o pouze dva troky později. Proto musíme dnešní zástupy „obdivovatelů paměti“ poněkud přibrzdit. Opřeme se v tomto tvrzení o velikána francouzské historiografie Jacquese Le Goffa, který naprosto přesně v knize se signifikantním názvem *Paměť a dějiny* píše: „Dnešní naivní přístupy jako by ztotožňovaly první pojem s druhým. Dokonce kladou paměť na první místo, jako autentičtější, „pravdivější“ než historie, která je údajně umělá a spočívá především v manipulaci z pamětí“ (Le Goff 2007: 9). O stránku dále pak pokračuje: „Paměť je surovinou historie“, „...je nádrž, z níž historikové čerpají. Poněvadž paměť pracuje většinou neuvědoměle, je vystavena většímu nebezpečí, že podlehně manipulacím času a společnosti, které ji svým myšlením vytvářejí než samotná historická disciplína. Tato disciplína ostatně samu paměť přizívuje a vstupuje tak do velkého dialektického procesu paměti a zapomínání, který prožívají jednotlivci a společnosti. Historik tu musí být proto, aby na tyto vzpomínky a tato opomenutí upozornil, aby je proměnil v myslitelnou surovinu a udělal z nich předmět studia. Příliš upřednostňovat paměť znamená ponořit se do nezvladatelného proudu času“ (Le Goff 2007 :10). Historie může z paměti učinit jeden ze svých předmětů, avšak na rovině ideologické se může postavit jedině proti ní (Todorov 1998: 37).

Francouzská historička Muriel Blaive v únoru 2024 připomněla workshop *After Critical Theory?*, který se konal na Queen Mary University v Londýně dne 2. února 2024, ale především se zabývá vcelku nedávnými změnami v pojmání historie v její rodné zemi, včetně „zákonů paměti“. Francouzský parlament v roce 1990 přijal první „zákon o památce“ (Gayssotův zákon), který zakazuje projevy zpochybňující existenci zločinů proti lidskosti (jak je definoval Mezinárodní vojenský tribunál v roce 1945). V roce 2001 byly přijaty dva nové „zákony o památnících“. První se týká uznání arménské genocidy z roku 1915 a druhý obchodu s otroky a otroctví, které Francie uznává jako „zločiny proti lidskosti“ (zákon Taubira). Blaive používá výrazy jako „vzpomínková revoluce“, „(euro)unijní mluvnice smíření“, ovšemže negativně. „Paměť je politická a je neustále přetvářena současností; politická je i historie, jejíž metodologie je dnes v Česku i ve zbytku střední Evropy vlastně válečnou zónou“ (Blaive 2024).

Významný francouzský historik Henry Rousso, který ve své době vedl Ústav soudobých dějin (IHTP) v Paříži, kritizoval zejména pojem „povinnost paměti“. Byl jedním z prvních historiků, kteří se zabývali dějinami připomínání velkých kolektivních traumat a ve své knize *Face au passé* se zabývá nedávným vývojem ve využívání a politice připomínání ve Francii, ale také ukazuje, do jaké míry je třeba o chápání těchto jevů uvažovat v globálním, evropském či světovém měřítku. „Sázky jsou vysoké: značné investice, které moderní společnosti vložily do udržování paměti na historické katastrofy, je neochránily před návratem tragédií a masového násilí, o nichž si myslely, že je odvracejí.“ „Termín paměť už není jen nadužívaným slovem, ale i otřepaným. Začal se jím nevybíravě označovat jakýkoli vztah mezi minulostí a přítomností a ostatní termíny, jako je tradice nebo historie, odsunut na druhé místo, nikoli bez vášnivých sporů. Paměť je sice i na-

dále základem všech kolektivních identit, ale v posledních desetiletích dala vzniknout nebývalým formám společenské poptávky a veřejné politiky. Stala se kardinální hodnotou naší doby, novým lidským právem, znakem demokratických společností, založeným na myšlence, že musíme zpětně působit na historii, i když je minulostí, abychom ji „opravili“ a přepsali ve jménu zásad, které jsou základem naší přítomnosti“ (Rousso 2016: 4).

Tímto vším odpovídáme výše zmíněnému istanbulského historikovi Panukoci (nejen jemu), který se ptá, zda osobní vzpomínky nejsou lepší než oficiální texty profesionálních historiků. Odpověď zní takto: Osobní vzpomínky prezentované třeba i v muzejním prostředí jsou možná pro laického diváka či posluchače působivější, emotivnější, jistě do promluvy muzeí patří, ale nic více.⁴ Historie je věda a naše poznání musí být postaveno na vědeckém poznání. Musíme tedy být kognitivně netolerantní (častý výraz prof. Ivo T. Budila) v kombinaci s co možná největší tolerancí politickou (Hampel 2024).

Dne 10. července 2024 schválila vláda České republiky vznik Rady vlády pro paměťovou agendu (Rada vlády...), která bude mít poradní roli při snaze o systematický a koncepční přístup k zachování historické paměti.⁵ Jedním ze základních posláních je zvyšování povědomí veřejnosti o významu odboje a odporu proti totalitním režimům, zejména komunismu. Podle svého statutu by se rada měla zabývat „*překonáváním sociálních a jiných reziduí totalitních režimů v občanské společnosti*“.⁶ Rada se má vyjadřovat k „*potřebám muzejních, osvětových, přednáškových a spolkových projektů paměťové povahy a posilování občanské odolnosti*“. Součástí tohoto „*shromažďování a projednávání materiálů*“ bude i ovlivňování distribuce finančních prostředků, což vzbuzuje jisté naděje na posílení zkoumání a prezentace minulosti. Daleko více však vyvolává pochybnosti, jak vlastně takovou radu koncipovat a důsledně až rigidně trvat na její apolitičnosti. Jelikož neznám politika, který by nechtěl ovlivňovat fungování svých rad a také je v tomto duchu sestavuje, je moje volání zřejmě předem odsouzeno k neúspěchu. Naskytá se opět jednoduchá otázka. Vůči čemu máme být odolní? Má být jakákoli vláda v jakékoli demokratické zemi spojena s nějakým výkladem dějin?

Celá agenda okolo „historické paměti“ skýtá nemálo úskalí. Drtivou většinu historie naší obce, města či národa si vůbec nepamatujeme. Přejímáme ji, souhlasně i nesouhlasně, ze selektovaného vyprávění v hodinách dějepisu i v muzejních expozicích, od Věstonické venuše, přes Karla IV., husity, Bílou horu, vznik Československa a další peripetie velmi složitého vývoje v 20. století. Paměť jednotlivců na to, co skutečně sami prožili, je výrazně selektivní, každý má tu svoji, ovšemže individuálně zkreslenou. Paměť musí logicky být jen jakési „třídění“. Historická paměť bude nějaké sdílení společných příběhů. Avšak rozdílné narativy musí být integrální součástí pluralitní demokracie. „Jednotný“ výklad dějin je znakem každé totality. Nejsme jen krůček od „demokracie diváků“?

⁴ Otázky paměti jsou častým tématem i beletrie. V roce 2023 mezinárodní Man Bookerovu cenu získal za svůj román *The Shelter* (Úkryt) bulharský spisovatel Georgi Gospodinov. Děj je zasazen do ústavu, kde jsou lidé, kteří ztratili paměť. Každý pacient má místnost s artefakty připomínajícímu mu jeho dětství. Je prokázáno, že mnoho lidí, když ztratí důvěru ve svou budoucnost, obrací se do minulosti, do bývalé identity, kterou chápou spíše staticky. Nabourávání postupně nabytých jistot vede k obraně vlastní identity, obhajobě sama sebe, někdy dokonce i agresivnějšími způsoby. O sběratelství nezaměstnaných mužů či žen před časem psala emeritní profesorka z leicesterské univerzity Susan Pearce (Pearce 1995). Ze starších románů připomeňme dílo Siegfrieda Lenze – *Vlastivědné muzeum*.

⁵ Zásadní problém spatřuji v tom, že zcela chybí definice, co to ta paměťová agenda vlastně je.

⁶ Zřejmě nízké důchody disidentů, což je agenda, kterou se jako muzeolog nezabývám. Otázkou je, zda tento problém řešit v rámci agendy historické paměti.

Opakem pamatování je *nepamatování*, což je výraz, který ve sféře dědictví působí až svatokrádežně. Dědictví přece uchováváme právě proto, abychom si připomínali, kdo jsme a odkud jdeme. Situace je však složitější, než by se na první pohled mohlo zdát. Začneme u člověka jako u biologického druhu. Psychologové a psychiatři nám vysvětlují, že lidská paměť je výrazně selektivní a snaží se vytěsnit to, co jsme prožili špatně a spíše uchovat příjemnější vzpomínky. Věřme přírodě, vývoji druhu *Homo sapiens*, že je tomu tak dobře. Co když je dobře, když nepamatování je vítanou součástí nejen jednotlivce, ale i „více hlav“, který říkáme společnost, etnikum či národ? Snad lepší výraz než „nepamatování“ je „odsun jistých prožitků a vzpomínek někam daleko dozadu“. Francouzský historik Ernest Renan před více než sto lety před posluchači na Sorbonně prohlásil: „*Podstata národa... spočívá jednak v tom, že všichni jedinci spolu mají něco společného, ale i v tom, že všichni na mnoho věcí zapomněli. Žádný Francouz neví, je-li Burgundán, Aleman nebo Vizigót, a každý Francouz musí zapomenout na Bartolomějskou noc a masakry třináctého století na francouzském jihu*“ (Budil 2003: 103). Historická paměť tak trochu připomíná samoobsluhu (častý výraz slovenského žurnalisty Ivana Hoffmana), kde si každá generace či skupina vybere svůj preferovaný příběh z minulosti. Zboží v samoobsluze podléhá inovacím, lidé dávají přednost poslední, aktualizované verzi. Přestože naše „pamatování“ je extrémně omezené, nebrání nám to v silných názorech, že jen my a podobně naladění lidé známe pravdu, jak to všechno bylo.

Závěr

Historie je a musí zůstat vědou, byť ne exaktní. Její představování formou *public history* je mimořádně žádoucí, nesmí však vést k „napravování“ minulosti do souladu s dnešními narativy. Historická (kolektivní) paměť je nezbytnou složkou každé fungující společnosti. I cestou muzeí je třeba pěstovat povědomí kdo jsme a odkud jdeme. Paměť, ať už pod tímto slovem chápeme cokoli, je výrazně selektivní. Rozdílné narativy musí být integrální součástí pluralitní demokracie. „Jednotný“ výklad dějin je znakem každé totality. Přítomnost nesmí být řízena minulostí.

Seznam použitých zdrojů

Bahn, P. (2007). *Archeologie: průvodce pro každého*. Praha: Dokořán.

Blaive, M. (2024). Vytváření antikomunistické politiky paměti. *Britské listy*. Dostupné na: <https://blisty.cz/art/117555-vytvareni-antikomunisticke-politiky-pameti.html>

Budil, I. (2003). *Mýtus, jazyk a kulturní antropologie*. Praha: TRITON.

Činátl, K., Sixta, V. (2024). *Public history. Praktiky média, instituce*. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta.

Dolák, J. (2013). *Prezentace archeologie*. Disertační práce. Masarykova univerzita v Brně, Filozofická fakulta.

Dolák, J. (2024). Muzea lodní dopravy jako možná inspirace. In: Kačírek, Ľ. (Ed.) *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 56-62. Dostupné na: https://stm-ke.sk/asset/uploads/odborne-cinnosti/edicna-cinnost/Zbornik_Dunajplavba_zm.pdf

Goff Le, J. (2007). *Paměť a dějiny*. Praha: Argo.

Hampl, P. (2024). *Střízlivění*. Praha: Ivan David.

Janotková, M. (2011). *Pohledy do italského ekomuzejnictví na vybraných příkladech*. Diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita, Filozofická fakulta.

Mairesse, F. (2023). *Dictionary of Museology*. London: Routledge.

Maur, E. (2015). Památná místa: Místa paměti ve vlastním (topografickém) smyslu slova. In: Maslowski, N., Šubert, J. (Eds.). *Kolektivní paměť. K teoretickým otázkám*. Praha: Charles University in Prague, Karolinum Press, s.115-176.

Nora, P. (1998). Mezi pamětí a historií. Problematika míst. In: Mayer, F. (Ed.). *Politika paměti: antologie francouzských společenských věd*. Praha: Francouzský ústav pro výzkum ve společenských vědách, s. 7-31.

Pearce, S. M. (1995). *On collecting. An Investigation into Collecting in the European Tradition*. London: Routledge.

Rada vlády pro pamětovou agendu. Vláda ČR. Dostupné na: <https://vlada.gov.cz/cz/ppov/rvppa/rada-vlady-pro-pametovou-agendu-214537/>

Rousso, H. (2016). *Face au passé: essais sur la mémoire contemporaine*. Paris: Belin.

Todorov, T. (1998). Paměť před historií. In: Mayer, F. (Ed.). *Politika paměti: antologie francouzských společenských věd*. Praha: Francouzský ústav pro výzkum ve společenských vědách, s. 37-43.

Todorov, T. (1998a). Zneužívání paměti. In: Mayer, F. (Ed.). *Politika paměti: antologie francouzských společenských věd*. Praha: Francouzský ústav pro výzkum ve společenských vědách, s. 91-117.

Vargová, L. (2024). Európske múzeá vodnej dopravy. In: Kačírek, Ľ. (Ed.) *História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku*. Košice: Slovenské technické múzeum, s. 45-55.

Spomienky lodníkov

Memories of boatmen

Zo spomienok kadeta na ľadovú zimu 1963/1964

Adelaida Mezeiová¹

Na prelome rokov 1963 a 1964 bol mladý kadet Vojtech Mezei nalodený na plavidle HRON. Zima bola silná, no zrejme ani pri takom počasí nečakal, že ostane „uväznený“ na lodi v maďarskom mestečku Baja na dlhé tri mesiace.

Zamrznutý Dunaj nebol v tej dobe až takou raritou. Ľadové kryhy ho pokryli aj rok predtým. Mohutne zaľadnený pretrval 80 dní, v zime 1939/1940 to bolo celkovo 74 dní, počas studenej zimy 1947/1948 bol pokrytý ľadom až 90 dní (od 18. decembra 1947 do 17. marca 1948) a v zime 1953/1954 dovedna 70 dní. Rieka nezamrzla ako kaluže či menšie rieky do hladkej plochy, jej hladinu pokryli plávajúce kryhy, ktoré sa do seba a pod seba nasúvali v rôznych neuveriteľných uhloch.

Pozorovať tieto ľadové obrazy mohlo byť zaujímavé pre obyvateľov podunajských miest, no mladý kadet bol čerstvo ženatý (od 28. 10. 1963) a čas strávený mimo domova bol pre neho mimoriadne ťažký. Svedčia o tom listy, ktoré v tomto období písal domov. Obsahujú nielen spomienky na manželku, túžbu po návrate, ale aj opis činností, ktorým sa venoval v pracovnom či voľnom čase.

V polovici decembra 1963 v Moháči dúfal, že príde na sviatky domov. Ale pobrežie je podľa pozorovaní pokryté snehom a lode sa prebíjajú dopredu medzi pribúdajúcimi ľadovými kryhami.² Pranie sa mu splnilo, ale v januári 1964 je späť na lodi HRON.³ Do mesta Baja pricestoval vlakom, aby tu vymenil člena predchádzajúcej posádky. Cesta z Levíc mu trvala viacero dní. Spomalili ho vybavovania formalít (prihlásenie sa na políciu pri prekračovaní hraníc), ako aj nehoda na železnici (vykoľajil sa vlak). Spoločnosť mu robili bocman a šlepár. V Štúrove sa šiel pozrieť do prístavu a s prekvapením zistil, že tu ľadu skoro niet. Povzdychol si, že keby sa HRON dostal aspoň do Budapešti, nemuseli by prechádzať ľadovou anabázou. Pri presune musel robiť tlmočníka, lebo ani jeden z jeho spoločníkov nevedel po maďarsky.⁴ Tlmočenie sa mu nevyhlo ani v Baji – tlmočil veliteľovi a spomína aj nanútené konferovanie na kultúrnom večeri pre zahraničných pracovníkov a na lodníckom plese. Namiesto tlmočenia by mal radšej voľný večer. „*Veľkú nádej na voľný večer nemám, pretože pán veliteľ je veľký kamoš s veliteľom polície, ktorý ho už aj s pani manželkou oficiálne na toto „veľkolepé“ pobavenie pozval,*

¹ V texte PhDr. Adelaida Mezeiová spracováva spomienky svojho otca. Vojtech Mezei (1937 – 2021), po ukončení 11-ročnej meštianskej školy pracoval v Oblasťnom archíve v Šahách. Sen o povolani pilotu mu znemožnilo uskutočniť zranenie ruky. V Československej plavbe dunajskej sa z pozície kadeta vypracoval na veliteľa lode. Počas svojho života pôsobil na nákladných lodiach, jeho poslednou bola Žitava. Počas voľna zastupoval kapitána na osobných lodiach typu Raketa a Meteor. V rokoch 1992 – 1998 zastupoval podnik v Budapešti. Neskôr pracoval aj ako konzultant pre preklady zákonov plavby po Dunaji, pri skúškach na získanie oprávnenia viesť plavidlo a ako kontrolór nákladov.

² List zo 17. 12. 1963.

³ Nalodený bol po krátkom voľne počas Silvestra 1963 na tri mesiace, podľa listov od 4. januára do marca 1964 (na základe listov z 12. 1. a 27. 2. 1964).

⁴ Vojtech Mezei sa narodil v Šahách a vyrastal v bilingválnej maďarsko-slovenskej rodine.

a súdruh kadet samozrejme musí prísť tiež – viete ináč by sme sa nedohovorili. – Nuž ďakujem pekne! ... bez tej pocty by som sa bol zaobišiel.“⁵ Stále sa zaoberá myšlienkou, kedy sa dostane späť domov. Je to pre neho „*najaktuálnejšia otázka*“, ale nič nie je isté, lebo „*ľadová doba na nás doľahla v takej miere, že to môže trvať aj viac ako mesiac*“.⁶

Posádku lode tvoril kapitán, on ako kadet, traja strojníci a kuchár. Jediným spoločníkom, s ktorým sa dá „normálne“ rozprávať, je kapitán. Ostatní robia len starosti. Tie vyplývajú pravdepodobne z neznalosti maďarčiny, a tak kadet Mezei musí hľadať dielne, kde sa dá zvärať, sústružiť a brúsiť, keďže strojníci využívajú vynútenú prestávku na revíziu lodných súčiastok. Kuchár každý deň žiada nejaké doplnenie kuchynských zásob. Do najbližšieho obchodu to majú asi dva kilometre, takže „*o zdravotnú prechádzku je tiež postarané*“. Okrem týchto činností opisuje aj každodenný „rituál“: „*....každý deň začína dôkladnou rozcvičkou. Prvý cvik je uchytiť do pravej ruky sekeru na sekanie ľadu (to sa robí ináč aj s pílou, ale tú nemáme), do ľavej ruky čakľu⁷ a poriadne veľkú lopatu, a takto vyzbrojený vykročiť pravou nohou. Kráčať až kým sa nepríde na kraj lode, kde potom treba uvedené náradie spustiť na ľad a zliezť za nimi. Netreba sa báť, že sa prelomí, lebo už aj tak je všade najmenej pol metra silný. Preto odpadá jeden cvik, a to pohupy, ktorými sa skúšalo, či nepraská, a teda či dobre drží. Po tomto všetkom nasleduje dvoj- až trojhodinové cvičenie, pri ktorom sa z cvičenca len tak parí. Kúsky ľadu odskakujú, nepríjemne vystrekne občas, akurát do tváre, ľadová voda. (...) Je treba vysekať kormidelné plutvy, čo znamená vysekať polkruh o polomere asi dvoch metrov.*“ Vysekával sa aj kanál okolo lode (70 m dlhý a pol metra široký). Čakľou sa potom v kanáli priťahovali a vyberali kusy ľadu a lopatou sa vyčistili kanál a kormidelný kvadrant. Táto práca sa neraz odohrávala ráno a jej dĺžka závisela od nočných teplôt, ktoré neraz klesli pod -20°C.⁸

Okrem fyzickej práce sa kadet musel zaoberať účtovníctvom, kontrolou zásob, písaním zásobovacieho denníka a nevyhnutným tlmočením. Voľný čas mal vyplnený rozhovormi s kapitánom, s ktorým našli spoločnú záľubu v literatúre či filme: „*S ním sa dá aspoň o rozumných veciach debatovať. Aj o literatúre, umení, aj o práci. Pozná viacerých terajších našich básnikov osobne, ešte zo školských lavíc, takže je zaujímavé vypočuť si mienku na toho alebo onoho, diskutovať o básnikoch a ich výtvore s človekom, ktorý pozná i školské spisovateľské alebo básnické začiatky dnes už slávnych ľudí.*“⁹

Na začiatku februára sa zdá, že sa loď vydá na protiprúdnu cestu smerom na Komárno. Cesta však bude asi dlhšia ako inokedy, keďže je nízky vodostav a trať ešte nie je po prechode ľadu vyznačovaná. Optimisticky zakončí list zo 4. februára, aby mu manželka nepísala do Baje, veď už sa pohnú. No 10. februára je ešte stále na tom istom mieste. Prebúdajúca sa príroda mu pripomenie manželku a túžbu po návrate: „*Teraz, keď sa príroda prebúdzá zo svojho zimného spánku, keď na okolí pod teplými lúčmi slnka mizne sneh, niekde na čistinke v lese, sa zakrátko objavia snežienky. Tak rád by som prišiel...*“

⁵ List z 15. 1. 1964.

⁶ Tamže.

⁷ V stredoslovenských alebo západoslovenských nárečiach dlhá žrd so železným hákom používaná na dosahovanie (približovanie, presúvanie, odsúvanie) nedostupných predmetov.

⁸ List nie je presne datovaný, bol napísaný „v jeden smutný januárový večer 1964“.

⁹ Tamže.

Zima sa nečakane opäť vrátila a kadet si odskočí občas zohriať sa do strojovne. V tomto smutnom rozpoležení píše: „*Keď sa tak pozerám do plameňov, vždy mi príde na um Balada o očiach topičových od Wolkera.*“

Vytrhnutím z opakujúcich sa činností bol kultúrny večer, ktorý pre zahraničných lodníkov usporiadal MAHART (Maďarská plavebná spoločnosť). Tu sa opäť jeho nevýhodou stala znalosť maďarčiny. „*Z celého kultúrneho programu som veľa nemal, lebo som musel konferovať pre našich.*“ Prejavila sa tu však aj jeho pohotovosť a vynaliezavosť. Keď prekladateľka pre rumunských lodníkov dostala trému a ani nevyšla na javisko, uistil sa u svojich kolegov, že sa nebudú smiať, „*keď miesto slov na uvítanie, začne(m) reportovať nejaký zápas.*“ Ale dopadlo to dobre, lebo zaimprovizoval: „*Začal som im z brucha vykladať, že ich v mene vystupujúcich čo najsrdečnejšie vítam a prajem im, aby sa cítili ako doma. Slovom, hovoril som, čo mi akurát prišlo na jazyk.*“¹⁰ Síce si kultúrny večer neužil v duševnej pohode, nezabudol však domov napísať, čo všetko si diváci vypočuli – árie z Pucciniho a Čajkovského opier, niekoľko Lisztových piesní, „*mizerný gramofón a ešte mizernejšie rádio*“ hralo modernú hudbu do tanca.

Iným rozptýlením sa stala návšteva neďalekého Pécsu (cca 90 km). Cestu prirovnal krajine medzi rodnými Šahami a Zvolenom. Vlákik stúpал a klesal, podľa toho sa menila aj jeho rýchlosť: „*Niekedy ako na kraničkách s hnojom, inokedy zase pre zmenu, keď to išlo z kopca, ako pacifický expres.*“¹¹ V liste podáva podrobnú reportáž o okolí a pamiatkach v meste, aby si to manželka mohla predstaviť. Prejavil sa ako dobrý pozorovateľ a nadšenec nielen architektúry, ale aj histórie. V závere si však opäť povzdychol, že by sa rád po uliciach mesta poprechádzal s manželkou.

Dlhý pobyt na lodi podnietil kadeta navrhnuť manželke, že by mohla prísť za ním. Cesta sa dala vybaviť, navyše mali naplánovanú spoločný „výlet“ do Kataraktov. Prekážkou boli jej povinnosti v súvislosti s vysokoškolským štúdiom, ale túžba je mocná čarodejka a na stretnutie sa pripravovali.¹² Svedčí o tom aj báseň Gustáva Hupku *Nieto dial'ky*, ktorou končí jeden z listov („*Cestu nám snehy zafúkali. / Otázku často položím si, / ako žiješ sama v diali. / Cestu nám snehy zafúkali. // V úprimnej láske nieto dial'ky. / Vo vzduchu prstom listy píšem / na modré nebo bez obálky. / V úprimnej láske nieto dial'ky.*“).¹³

Koncom februára sa skompletizovala posádka na lodi aj na člnoch a všetci sa už pripravujú na cestu domov. Konečne sa malo skončiť ľadové zajatie. Nič však nie je isté, príroda si ešte mohla pre lodníkov pripraviť prekvapenie. „*Teraz už zostáva len čakať ešte pár dní (dúfam, že to bude už naozaj len pár dní), kým ten zbytok ľadu odíde a potom zdvihnúť kotvy a obrátiť špicu proti prúdu a smer Bratislava. Najhoršie na tom všetkom je to, že správy o dĺžke stojaceho ľadu sa rozchádzajú.*“ Preto prosí manželku, aby pomohla aj svojimi myšlienkami a modlitbami, aby sa mohol rýchlo dopraviť domov: „*Modli sa, aby ten ľadisko čo najskôr odišiel a aby bolo dosť vody, aby sme nezostali zase niekde visieť pre malú vodu.*“

¹⁰ List zo 16. 2. 1964.

¹¹ List z 22. 2. 1964.

¹² Tamže.

¹³ List z 27. 2. 1964.

Život lodníka nebol jednoduchý. Opúšťal svoju rodinu na mesiac, krátko sa vrátil domov a opäť späť na cestu. Listy boli jediným prostriedkom, ako sa s rodinou spojiť. Cítiť z nich, že práca bola dôležitá, no nie najdôležitejšia. V niektorých momentoch sa mohlo zdať, že je prednejšia ako rodina (niekedy nebolo možné pomáhať pri jarných či jesenných prácach v záhrade, ostať len tak doma, lebo sa pýtalo na svet dieťa), každý list sa však končí láskavým pozdravom, spomienkou na domov a neodmysliteľným „*bozkávam Ťa na čielko a prajem dobrú nôcku*“.

Môj lodnícky krst

Pavol Kara¹⁴

Krstili ma na mojej prvej plavbe, na lodi DNL Kysuca. Na lodi sme boli dvaja učni. Ja a Paľo Kubek z Orešian. Vyplávali sme z Bratislavy koncom augusta 1982. Viezli sme sypký náklad, 2 000 ton asi uhlia do Izmailu. Posádka bola asi 11 ľudí plus kuchár plus my dvaja učni. Vedeli sme o tradícii lodníckeho krstu pri skale Babakaj. Nevedeli sme však, kde presne skala je a kedy okolo nej preplávame. V osudný deň nás niekto zavolať do salóna a potom poslal po ľavoboku lode na provu. Bola to bežná inštrukcia na presun za novou úlohou, takže sme nič netušili. Kuchár s kýbľami vody bol schovaný na poschodí pri veliteľskom mostíku. S jedným kýbľom nás trafil oboch. Hneď si „nabíjal“ ďalší. Ten už nebol taký presný, lebo sme sa zorientovali a unikali preč. Už letel aj tretí kýbeľ... Vody nám stačilo. Všetko sme mali mokré. Cestou do kajuty som pocítil letmé potľapkanie po pleci od kolegov, ale ináč žiadna ceremónia... Posádka Kysuce to nijak neriešila. Ani krstný list som nedostal, tak ako na iných lodiach moji spolužiaci.

S Paľom sme boli radi, že to máme za sebou. Cítili sme sa akoby služobne starší a trochu sme boli aj kuchárovi vďační, že sa toho ako jediný ujal. Netušili sme však, že kuchára to začalo baviť. Na druhý deň v noci sme šľajzovali v kataraktoch. Niekto nám zabúchal na kajutu, nech ideme pomáhať s manévrom. Šup v pyžame do nohavíc, topánky na boso a už sme boli na palube... A šup kýbeľ vody za krk opäť. „*Kuchár! Čo blbneš? Ved' sme už pokrstení!*“ „*Chalani, to bola iba Babakaj, ale toto sú Železné vráta! Uvedomuješ si to? Vaša prvá plavba cez katarakty! Pozri sa na to!*“ A zoširoka mávol rukou na vysvietenú priehradu Djerdap 1. Pôsobil veľmi presvedčivo. Uverili sme mu, krst na takom výnimočnom mieste... Na obrovskej plavebnej komore sa pomaly zatvárali vráta. Betónové portály nad hlavou. Vysvietená koruna priehradnej hrádze vysoká 60 metrov. Z diaľky doliehalo tlmené dunenie vody. Precitli sme, až keď sa hladina pohla smerom dole. Kysuca klesala desiatky metrov dole. Do temna 30 metrov hlbkej plavebnej komory.

Ďalšie dni Kysuca ukrajovala stovky kilometrov denne z trate dolného Dunaja smerom k Čiernemu moru. Rieka je tu hlboká a široká aj niekoľko kilometrov. Raz po obede išli

¹⁴Ing. Pavel Kara, absolvent odboru lodník riečnej plavby. Po ukončení štúdia pracoval v ČSPD – Lodenici na opravách lodí. V rokoch 1992 – 1993 pôsobil ako vodca malého plavidla vo vodnej záchrannej službe vo Viedni, kde spolupracoval pri stavbe priehrady Freudenau. V roku 1994 absolvoval štúdium na Strojníckej fakulte STU v Bratislave, odbor stavba lodí. V roku 1994 založil zámočnícku firmu Korveta, ktorá sa zameriava na výroby a služby pre stavebníctvo a lodnú dopravu. Spolupracuje s STM-Múzeom dopravy v Bratislave.

strojníci fajčiť na palubu. Kuchár sa k nim pridal, ale o chvíľu sa vrátil po čosi do kuchyne. „*Chalani! Veľká námorná šífa! Ide oproti! Podťe rýchlo! Takú ste ešte nevideli!*“, zakričal na nás cez kuchynské okienko.

Obed sme nechali tak a vybehli. Naozaj. Obrovská červená námorná loď s palubou vysoko nad naším sťažňom, nás tichučko míňala po ľavoboku. Kuchár zatiaľ nelenil a šup kýbeľ na nás. „Chalani, prvá námorná šífa, to je, čo!“ Po stečení a prezlečení sa sme s Paľom spýtavo hľadeli na seba. Bolo zrejmé, že kuchára to baví a neprestane.

Na ďalší deň po obede sme sa s Paľom nenápadne vytratili z jedálne. Jeden zo strojníkov, fajčiach na palube, na nás žmurkol. Schovali sme sa na korme a počujeme: „Hej, kuchár, čo je to za bordel na korme? Zase si tam čistil zeleninu?“ Prekvapený kuchár tam bol hneď. A kýble našej pomsty tiež... Leteli vzduchom sprava aj zľava. Kuchár márne hľadal únikovú cestu.... Až potom zavládol na lodi mier.

Lodnícky krst na Dunaji

Ladislav Cigánek¹⁵

Na prvú plavbu sa väčšinou chodilo na dolný Dunaj. Prvý krst sa robí na riečnom kilometri 1041, kde je vchod do Kataraktov pri skale Babakai – slangovo sa zaužívalo pomenovanie papagáj. Krstí sa pravou dunajskou vodou a nešetří sa ňou. Hovorí sa, že pokrsteného týmto aktom zobral pod svoju ochranu Neptún, boh a vládca oceánov, morí, riek a kaluží. Nehrozí mu teda utopenie. Vykonal sa nenápadne a nečakane. Pri tomto krste sa zvykne vydať krstný list. My sme dávali pekne urobený krstný list so všetkými údajmi. Tento krst bol najdôležitejší. To je stredný Dunaj.

Druhý krst sa robí na rkm 300 pri preplávaní pod mostom Černa Voda. Adeptovi na krst sa ide ukázať „rarita“ na moste – „zlatý nit“, ktorý tam, samozrejme, nie je. Pritom zase schytá riadnu dávku vody. To je dolný Dunaj.

Tretí krst sa robí pri prvej plavbe na horný Dunaj. Robil sa pri preplávaní plavebnou komorou Ybbs-Persenbeug. Zase dunajskou vodou. Touto plavebnou komorou preto, že to bola v tých časoch prvá priehrada pri plavbe na horný Dunaj. Teraz je tých priehrad veľa a neviem, či sa tam ešte krstí. Takto sa to robilo.

¹⁵ Kpt. Ladislav Cigánek, od roku 1967 pôsobil v Dunajplavbe na rôznych pracovných pozíciách: najprv ako mladší plavec a lodník na šlepe (vlečnom člne), neskôr ako kadet-lodmajster, potom ako kapitán na ťažno-tlačnom remorkéri (TTR) RUŽÍN. Ako kapitán plával aj na vlečnej motorovej lodi ŠTUREC. V rokoch 1989 – 1992 pracoval ako uvoľnený odborový funkcionár, následne v rokoch 1993 – 2002 striedavo ako prevádzkovo-technický námestník riaditeľa RaND (Riečna a námorná doprava). Do ukončenia aktívnej pracovnej činnosti pracoval ako kapitán, veliteľ lode na rôznych plavidlách. Spolupodielal sa na podujatiach Múzea dopravy zameraných na vodnú dopravu.

Historické súvislosti vodnej dopravy

Zborník z konferencie *Voda v kultúre a spoločnosti. Fenomén kultúrneho dedičstva v spoločnosti – dejiny, súčasný stav a perspektívy VI*, konanej 24. – 25. septembra 2024 na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.

Zostavovateľ

Mgr. Juraj Janto, PhD.

Recenzenti

Doc. PhDr. Hana Hlôšková, CSc.

Doc. Mgr. Miroslav Palárik, PhD.

Jazyková úprava

Doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD. (slovenské texty)

Mgr. Lenka Vargová, PhD. (anglické texty)

Text v českom jazyku neprešli jazykovou úpravou.

Grafická úprava

Aleš Marenčík

Obrázok na obálke: Prievoz pod Strečnom 1835 (bližšie s. 46).

Ako elektronickú publikáciu vydalo Slovenské technické múzeum, Košice 2024.

Zborník vyšiel v rámci riešenia projektu VEGA (č. 1/0698/22) *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia* na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.



Slovenské technické múzeum
2024

ISBN 978-80-8290-017-3