



História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku

**Zborník z konferencie
Bratislava 25. 9. 2023**

Zborník vznikol v rámci riešenia projektu VEGA č. 1/0689/22 Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia.

História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku ***History of Dunajplavba – Water transport in Slovakia***

Zborník z konferencie
Collection of the conference

STM-Múzeum dopravy v Bratislave, Šancová 1/B, 811 04 Bratislava
STM-Museum of Transport in Bratislava, Šancová 1/B, 811 04 Bratislava

Bratislava 25. 9. 2023

Konferencia sa konala v rámci podujatia „Dni európskeho kultúrneho dedičstva“.
The conference was held as part of the „European Cultural Heritage Days“ event.

História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku

Zborník z konferencie

Konferencia sa konala dňa 25. septembra 2023 v rámci výstavy „100 rokov Dunajplavby. Príbehy slovenských lodí na riekach, moriach a oceánoch“ v STM-Múzeu dopravy v Bratislave (október 2022 – máj 2024).

Podujatie je súčasťou riešenia projektu VEGA č. 1/0689/22 „Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia / *Czechoslovak cargo and passenger transport along the Danube river in the 1970s and 1980s*“ na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.

História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku

Zborník z konferencie

Bratislava 25. 9. 2023

Zostavovateľ: doc. Ľuboš Kačírek, PhD.

Vydalo Slovenské technické múzeum, Košice 2024

Slovenské technické múzeum Košice, www.stm-ke.sk

Recenzenti: doc. Miroslav Palárik, PhD.; Mgr. Peter Šimko, PhD.

Jazyková korektúra slovenského textu: doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD.

Jazyková korektúra anglického textu: Ivan Janitor, M.Sc.

Grafická úprava: Aleš Marenčík

ISBN 978-80-8290-011-1

Zborník vznikol v rámci riešenia projektu VEGA č. 1/0689/22 Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia.

Dielo je vydané pod medzinárodnou licenciou Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0

(vyžaduje sa: povinnosť uvádzať pôvodného autora diela; povinnosť odvodené dielo zdieľať pod rovnakou licenciou ako pôvodné dielo; len nekomerčné použitie odvodeného diela).

Viac informácií o licencií a použití diela:

creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/

Obsah / Table of Content

Úvod / Introduction	5
K histórii vodnej dopravy na Slovensku / History of water transport in Slovakia	
Juraj BOHUNSKÝ – kpt. Ladislav CIGÁNEK: <i>Doprava a transport na Dunaji. K stému výročiu založenia Dunajplavby / Transport on the Danube. To the hundredth anniversary of the founding of Dunajplavba</i>	10
Juraj BOHUNSKÝ – kpt. Ladislav CIGÁNEK: <i>Zima a zimovanie plavidiel na Dunaji / Winter and winter storage of vessels on the Danube</i>	27
doc. PhDr. Jan DOLÁK, Katedra archívnictva a muzeológie FiF UK v Bratislave: <i>České prameny k dějinám lodní dopravy na Dunaji / Czech sources for the history of shipping on the Danube</i>	32
Mgr. Juraj JANTO, PhD., Katedra archeológie a kultúrnej antropológie FiF UK v Bratislave: <i>Pltníctvo v tradičnej kultúre Slovenska / Rafting in traditional culture in Slovakia</i>	37
Vodná doprava a múzejníctvo / Water transport and museology	
Mgr. Lenka VARGOVÁ, PhD., Katedra archívnictva a muzeológie FiF UK v Bratislave: <i>Európske múzeá vodnej dopravy / European museums of water transport</i>	45
doc. PhDr. Jan DOLÁK, Katedra archívnictva a muzeológie FiF UK v Bratislave: <i>Muzea lodní dopravy jako možná inspirace / Shipping museums as possible inspiration</i>	56
doc. Mgr. Ľuboš KAČÍREK, PhD., STM-Múzeum dopravy v Bratislave a Katedra archívnictva a muzeológie FiF UK v Bratislave: <i>Od plte k remorkéru. Dokumentácia vodnej dopravy v slovenských múzeách / From the raft to the tugboat. Documentation of water transport in Slovak museums</i>	63
Mgr. Martin GODUŠ, STM-Múzeum dopravy v Bratislave: <i>Zbierka vodnej dopravy v zbierkovom fonde STM-Múzea dopravy v Bratislave / Collection of water transport in the collection fund of the STM-Museum of Transport in Bratislava</i>	78
Ing. Pavel KARA, firma Korveta, s. r. o.: <i>Ručne kreslená mapa dunajských kataraktov. Dar STM-Múzeu dopravy od kpt. Mariana Šuláka / Hand drawn map of the Danube Cataracts. Gift to the STM-Museum of Transport from Kpt. Marian Šulák</i>	84
Ing. arch. Ing. Martin DUBINY, PhD. – Ing. Jiří MANDL, FAD STU v Bratislave: <i>Lodná dielňa (hala) ako Múzeum vodnej dopravy / The Ship workshop (hall) as a Museum of Water Transport in Bratislava</i>	93

Zo života lodníka

Ing. Pavol KARA: *Lodnícke remeselné zručnosti slovenských lodníkov na Dunaji / Boating craftsmanship skills of Slovak boatmen on the Danube* **101**

Ing. Pavel KARA: *Védlovanie / Wriggling* **106**

Ing. Pavel KARA: *Práca s lanami / Working with ropes* **112**

O autoroch / About the authors **114**

Úvod

Vodná doprava patrí k najstarším druhom dopravy. Rieky boli prirodzeným komunikačným ťahom, popri ktorých prebiehala od počiatkov ľudstva migrácia obyvateľov. Ľudia postupne využívali silu vodného toku aj na prepravu prostredníctvom plavidiel. K hlavným tepnám vodnej dopravy na Slovensku patrí Dunaj ako jeden z európskych veľtokov. Po rozvoji paroplavby v 19. storočí prešiel výraznou reguláciou, vďaka ktorej je dnes splavných takmer 2 500 kilometrov a vďaka kanálu Rýn – Mohan – Dunaj, sprístupneného v roku 1992, sa pri meste Kelheim (rkm 2414) prepája s ďalšou európskou riečnou sieťou.

STM-Múzeum dopravy v Bratislave, ktoré vzniklo v roku 1999, sa od roku 2013 systematicky venuje aj dokumentácii vodnej dopravy na území Slovenska, s dôrazom na plavbu na Dunaji, a to vďaka získaniu plavidla Šturec, ktorý bol postavený v roku 1937 v komárňanských lodeniciach. Slovenská lodná doprava na Dunaji sa formovala krátko po ukončení 1. svetovej vojny a vzniku Československa. V roku 1922 bola založená spoločnosť Československá plavba dunajská, ktorá počas svojej vyše 100-ročnej histórie viackrát zmenila názov a dnes nesie pomenovanie Slovenská plavba a prístavy, a. s. (SPaP, a. s.). Firma sa postupne rozvinula na jeden z popredných podnikov: z počiatočného lodného parku, ktorý tvoril päť parných remorkérov a 44 vlečných člnov, sa postupne rozrástla na firmu s flotilou s vyše sto plavidlami rôzneho druhu.

Pri príležitosti 100. výročia založenia Dunajplavby sprístupnilo Múzeum dopravy výstavu „100 rokov Dunajplavby. Príbehy slovenských lodí na riekach, moriach a oceánoch“, pripomínajúc tak jej význam pre rozvoj vodnej dopravy na Slovensku. V rámci nej sa 25. septembra 2023 konala vedecká konferencia, ktorá zhodnotila význam spoločnosti, tradície vodnej dopravy na území Slovenska, rozvoj dopravnej vodnej siete na Slovensku, jednotlivé lodnícke zručnosti, dokumentáciu vodnej dopravy v slovenských múzeách či priblíženie múzeí vodnej dopravy v Európe. Ako odznelo aj viackrát počas konania konferencie, múzeum sa aktuálne usiluje o zriadenie špecializovanej expozície zameranej na prezentáciu tradícií vodnej dopravy.

Na podujatí sa zúčastnili zástupcovia dvoch ministerstiev, a to Ministerstva kultúry SR, ktoré je aj zriaďovateľom Slovenského technického múzea so sídlom v Košiciach, a Ministerstvo dopravy a výstavby SR, ktoré je vzhľadom na špecializáciu múzea jeho prirodzeným partnerom. Z profesijných inštitúcií zameraných na oblasť vodnej dopravy sa na podujatí zúčastnili zástupcovia SPaP, a. s. a SPaP-LOD, a. s. SPaP sa zameriava nielen na prepravu a prekládku tovarov, ale aj na opravy i rekonštrukcie plavidiel. Vďaka podpore MK SR, SPaP, a. s. a ďalších profesijných inštitúcií STM postupne obnovuje a verejnosti sprístupňuje remorkér Šturec.

SPaP-LOD, a. s. – ako aj vyplýva z názvu – sa zasa zameriava na lodnú osobnú dopravu po Dunaji. Práve počas konferencie predseda predstavenstva, SPaP-LOD a. s. pán Marek Považan odovzdal STM darovaciu zmluvu na plavidlo Meteor V „Bratislava“. Zbierka vodnej dopravy múzea sa tak rozšírila na tri plavidlá: remorkér Šturec a Zvolen a rýchloloď Bratislava. Pre mesto Bratislava je to o to viac symbolické, že práve plavidlo s menom hlavného mesta Slovenska sa dostalo do zbierkového fondu múzea.

Na podujatí sa zúčastnili aj zástupcovia Bratislavského samosprávneho kraja, vrátane predsedu Juraja Drobu a riaditeľa odboru komunikácie a propagácie Michala Feika. Význam Bratislavy a Dunaja aj v rámci tunajšieho cestovného ruchu priblížil vo svojom príhovore pán Vladimír Grežo, predseda predstavenstva Bratislavskej organizácie cestovného ruchu. Aktívnymi účastníkmi konferencie boli odborníci z vysokoškolského prostredia a spolupracovníci STM-Múzea dopravy v Bratislave, ktorí sa aktívne zapájajú do jeho činnosti a majú výraznú zásluhu na rozvíjaní akvizičnej činnosti múzea z oblasti vodnej dopravy.

Príspevky publikované v predkladanom zborníku sú rozdelené do troch tematických celkov. V prvej časti, nazvanej „K histórii vodnej dopravy na Slovensku“, Juraj Bohunský a Ladislav Cigánek, bývalí zamestnanci Dunajplavby a znalci jej histórie a dopravného parku, v príspevku *Doprava a transport na Dunaji*. K stému výročiu založenia Dunajplavby prinášajú základné informácie o histórii firmy. A v osobitnom článku *Zima a zimovanie plavidiel na Dunaji* sa zasa zamerali na problematiku budovania zimných prístavov a starostlivosť o lodný park mimo plavebnej sezóny. Archívne pramene k dejinám lodnej dopravy sa nenachádzajú len v slovenských pamäťových inštitúciách, ale aj na území Českej republiky, ako priblížil Jan Dolák v štúdiu *České prameny k dějinám lodní dopravy na Dunaji*. Tradície lodnej dopravy a prepravy v staršom období, spojenej prevažne s pltníckou tradíciou, zasa predstavil Juraj Janto v príspevku *Pltníctvo v tradičnej kultúre na Slovensku*.

Druhý blok pomenovaný „Vodná doprava a múzejníctvo“, tvorí šesť príspevkov, ktoré prinášajú prepojenie vodnej dopravy a jej technického dedičstva s múzejnou oblasťou, premenu bývalých lodných stavieb na múzejné expozície či premenu pôvodných plavidiel na múzejné exponáty. Príklady zo zahraničia prinášajú príspevky Lenky Vargovej s názvom *Európske múzeá vodnej dopravy* a Jana Doláka *Múzea lodní dopravy jako možná inspirace*. Aktuálny stav uchovávanía lodného dedičstva v slovenských múzeách približujú príspevky Ľuboša Kačírka *Od plte k remorkéru. Dokumentácia vodnej dopravy v slovenských múzeách* a Martina Goduša *Zbierka vodnej dopravy v zbierkovom fonde STM-Múzea dopravy v Bratislave*. Ako príklad jedného z unikátnych predmetov spojeného s dopravou po Dunaji pred výstavbou vodného diela na Dolnom Dunaji prináša Pavel Kara v príspevku *Ručne kreslená mapa dunajských kataraktov. Dar STM-Múzeu dopravy od kpt. Mariana Šuláka*. Ako ukazujú predložené príspevky, v rámci zbierkotvornej činnosti múzeí sa v staršom období nevenovala systematická pozornosť dokumentácii vodnej dopravy prostredníctvom múzejných zbierok. To sa zmenilo až v roku 2013, kedy STM získalo do zbierkového fondu už spomínané plavidlo Šturec, čím sa začína postupná systematická dokumentácia vodnej dopravy. Za desať rokov od tejto prvotnej akvizície sa postupne rozvíjala vízia, akým smerom sa ďalej uberať, a to do úsilia sprístupniť špecializovanú expozíciu zameranú na vodnú dopravu. Možnosti vybudovania špecializovanej múzejnej expozície v priestore Zimného prístavu približujú v príspevku *Lodná dielňa (hala) ako Múzeum vodnej dopravy* Martin Dubiny a Jiří Mandl.

Záverečný blok „Zo života lodníka“ prináša konkrétne oblasti spojené s lodníckou profesiou. Pavol Kara ako absolvent učebného odboru „lodný mechanik“ v plavebnom podniku ČSPD, n. p., si prešiel viacerými pracovnými pozíciami. Na základe vlastných skúseností približuje jednotlivé *Lodnícke remeselné zručnosti slovenských lodníkov na Dunaji*. Do začiatku 80. rokov musel lodník napríklad okrem plávania získať zručnosti aj pri ručnom ovládaní člna, nazývanom *Védlovanie*, čo je technika, ktorá dnešnej mladej generácii už nie je známa a zaslúžila by si jej uchovanie. Pojem lodnícky uzol je asi všeobecne známy, ale *Práca s lanami* si v lodníckej praxi vyžaduje osobitné zručnosti, aj v závislosti od materiálu, z akého je lano zhotovené a na aký účel má slúžiť.

Predložený zborník tak prináša zaujímavé príspevky z viacerých oblastí spojených s lodníckou a lodiarskou tradíciou. Rozširuje naše poznanie o uvedenej problematike a zároveň prináša ďalšie otázky, na ktoré je ešte potrebné hľadať odpovede na základe ďalšieho systematického výskumu.

Ľuboš Kačírek

Introduction

Water transport is one of the oldest forms of transport. Rivers were a natural means of communication along which the migration of inhabitants took place since the beginning of mankind. People gradually used the power of the water flow for transportation by means of vessels. The main arteries of water transport in Slovakia include the Danube as one of the great European rivers. After the development of steamships in the 19th century, it underwent significant regulation, thanks to which almost 2,500 kilometres are now navigable, and thanks to the Rhine-Main-Danube canal, opened in 1992; it connects with another European river network near the city of Kelheim (rkm 2414).

The STM-Transport Museum in Bratislava, which was established in 1999, has since 2013 systematically devoted itself to the documentation of water transport in Slovakia, with an emphasis on navigation on the Danube, thanks to the acquisition of the vessel Šturec, which was built in 1937 in the Komárno Shipyard. Slovak shipping on the Danube was formed shortly after the end of the First World War and the creation of Czechoslovakia. In 1922, the company Československá plavba danajská was founded, which changed its name several times during its more than 100-year history and today bears the name Slovenská plavba a prístavy, a. s. (SPaP, a. s.). The company has gradually developed into one of the leading enterprises: from the initial fleet, which consisted of five steam tugs and 44 cargo barges, it has gradually grown into a company with a fleet of over hundred vessels of various types.

On the occasion of the 100th anniversary of the founding of Dunajplavba, the Museum of Transport opened the exhibition „100 years of Dunajplavba. Stories of Slovak ships on rivers, seas and oceans“, thus recalling its importance for the development of water transport in Slovakia. As part of it, a scientific conference was held on September 25, 2023, which evaluated the importance of society, the traditions of water transport in the territory of Slovakia, the development of the water transport network in Slovakia, individual boating skills, documentation of water transport in Slovak museums and the approximation of water transport museums in Europe. As was said several times during the conference, the museum is currently striving to establish a specialized exhibition focused on the presentation of the traditions of water transport.

The event was attended by representatives of two ministries, namely the Ministry of Culture of the Slovak Republic, which is also the founder of the Slovak Technical Museum based in Košice, and the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic, which is its natural partner due to the specialization of the museum. From professional institutions focused on the field of water transport, representatives of SPaP, a. s. and SPaP-LOD, a. s. SPaP focuses not only on the transportation and transshipment of goods, but also on repairs and reconstruction of vessels. Thanks to the support of the MK SR, SPaP, a. s. and other professional institutions, the STM is gradually restoring and making the Šturec tug accessible to the public. SPaP-LOD, a. s.

As the name implies – focuses on passenger ship transport on the Danube. It was during the conference that the chairman of the board, SPaP-LOD a. s. Mr. Marek Považan handed over the donation contract for the vessel Meteor V „Bratislava“ to the STM. The museum's collection of water transport thus expanded to three vessels: the tugboat Šturec and Zvolen and the hydrofoil Bratislava. It is all the more symbolic for the city of Bratislava, because it was the vessel with the name of the Slovak capital that entered the museum's collection fund.

The event was also attended by representatives of the Bratislava self-governing region, including chairman Juraj Droba and director of the department of communication and promotion

Michal Feik. In his speech, Mr. Vladimír Grežo, chairman of the board of the Bratislava Tourism Organization, elaborated on the importance of Bratislava and the Danube within the local tourism industry. The active participants of the conference were experts from the university environment and collaborators of the STM-Museum of Transport in Bratislava, who are actively involved in its activities and have significant merit in developing the acquisition activities of the museum in the field of water transport.

The contributions published in the presented collection are divided into three thematic units. In the first part, entitled „To the history of water transport in Slovakia“, Juraj Bohunský and Ladislav Cigánek, former employees of Dunajplavba and experts on its history and transport fleet, in the contribution Transport and transport on the Danube. For the hundredth anniversary of Dunajplavba, they bring basic information about the history of the company. And in the special article Winter and wintering of vessels on the Danube, they again focused on the issue of building winter ports and taking care of the fleet outside the sailing season. Archival sources on the history of shipping are not only found in Slovak memory institutions, but also on the territory of the Czech Republic, as Jan Dolák brought to the fore in his study Czech sources on the history of shipping on the Danube. The traditions of ship transport and transport in the earlier period, mostly associated with the rafting tradition, were again presented by Juraj Janto in the contribution Rafting in traditional culture in Slovakia.

The second block, named „Water transport and museology“, consists of six contributions, which bring the connection of water transport and its technical heritage with the museum area, the transformation of former shipbuildings into museum exhibits or the transformation of original vessels into museum exhibits. Examples from abroad are provided by Lenka Vargová's contributions entitled European Museums of Water Transport and Jan Dolák's Museum of Shipping as a possible inspiration. The current state of preservation of the ship's heritage in Slovak museums is approximated by the contributions of Ľuboš Kačírek „From the raft to the tugboat. Documentation of water transport in Slovak museums“ and Martin Goduš „Collection of water transport in the collection fund of the STM-Museum of Transport in Bratislava“. As an example of one of the unique objects connected with transport on the Danube before the construction of the waterworks on the Lower Danube, Pavel Kara presents in the past Hand-drawn map of the Danube cataracts. Gift to the STM-Museum of Transport from Kpt. Marian Šulák. As the submitted contributions show, in the past, systematic attention was not paid to the documentation of water transport through museum collections within the collection-making activities of museums. This changed only in 2013, when the STM acquired the previously mentioned Šturec vessel for the collection fund, thus beginning the gradual systematic documentation of water transport. In the ten years since this initial acquisition, the vision of which direction to go further has gradually developed, namely in an effort to make available a specialized exposition focused on water transport. Martin Dubiny and Jiří Mandl describe the possibilities of building a specialized museum exhibition in the area of the Winter Harbour in the article Shipyard (Hall) as a Museum of Water Transport.

The final block „From the life of a boatman“ brings specific areas connected to the boating profession. Pavol Kara as a graduate of the course „ship mechanic“ in the shipping company ČSPD, n. p., he went through several job positions. On the basis of his own experience, he approaches the individual boating craft skills of Slovak boatmen on the Danube. Until the early 1980s, for example, in addition to swimming, a boatman had to acquire skills in manual boat control, called Rowing, which is a technique that is no longer known to today's young generation

and deserves to be preserved. The term boating knot is probably widely known, but working with ropes in boating practice requires special skills, also depending on the material from which the rope is made and for what purpose it is to be used. The presented collection thus brings interesting contributions from several areas connected with the shipbuilding and shipbuilding tradition. It expands our knowledge of the above-mentioned issue and at the same time brings other questions that still need to be answered on the basis of further systematic research.

Luboš Kačírek

Doprava a transport na Dunaji. K stému výročiu založenia Dunajplavby¹

Juraj Bohunský – kpt. Ladislav Cigánek

bývalí zamestnanci Dunajplavby, email: bohunskyj@yahoo.com, lacko.ciganek@gmail.com

Abstract: *The beginnings of the shipping business after the creation of Czechoslovakia date back to March 1919, when the Czechoslovak Danube Transport Office (ČSDÚ) was founded, headed by Václav Jiřík. By the law of 31 December 1921, the ČSDÚ was changed to the „Directorate of the Czechoslovak State Danube Steamship“ and from 1924 to the Československá akciová plavebná spoločnosť dunajská (ČPSD). In 1939, after the establishment of the first Slovak Republic, ČPSD was renamed to „Slovak Dunajplavba – Joint Stock Company“ (SDP). At the same time, through the Vienna Arbitration of November 1938, Slovakia lost most of the Danube section, leaving only a few kilometre section from Bratislava to Devín. During the bombing of Bratislava in June 1944, the port of Bratislava and the transport fleet were also damaged. After the end of World War II and the restoration of the Czechoslovak Republic, the Slovak Danube Shipping Company was changed to the Czechoslovak Danube Cruise. Act no. 311 of 22 December 1948, ČSDP was abolished as a joint-stock company and changed to ČSPD, national enterprise. In the second half of the 20th century, shipping underwent significant technological changes and modernization. In the years 1975-1982, Pálenisko Port was built and the area of the Bratislava port expanded to 205 hectares. In 1997, the name of the company was changed to Slovenská plavba a prístavy, a. s.*

Key words: *Danube navigation, Slovak navigation and ports, Czechoslovakia, Bratislava, Komárno, shipping, Danube*

Plavba fascinovala ľudí už odvtedy, ako zistili, že plávajúci kmeň, unášaný prúdom rieky, je vlastne dopravný prostriedok, na ktorom je možné preplaviť sa aj s nákladom na veľké vzdialenosti. Loď bola a oddávna aj je synonymom cestovania a prekonávania najväčších vzdialeností na zemeguli. Až do vynájdenia lietadla a jeho uplatnenia ako hromadného dopravného prostriedku bolo možné prepraviť sa cez moria a oceány jedine loďami. Je to snáď náhoda, že ešte dnes sa hovorí napríklad o chrámevej „lodi“, hoci je to interiér kostola, alebo o vesmírnej „lodi“, ktorá nemá so skutočnou loďou ozaj nič spoločného? Okrem toho, že má posádku a prekonáva obrovské vzdialenosti, alebo že lietanie na telesách naplnených plynom ľahším ako vzduch, nazývaných „vzduchoLOĎ“, sa v minulosti nazývalo „vzduchoPLAVBA“?

Pamiatky dávnej minulosti takisto potvrdzujú nevyhnutnú spätosť človeka s plavbou, ako sa môžeme presvedčiť na Trajánovom stĺpe v Ríme. Nachádzajú sa tam totiž výjavy z plavby na Dunaji za rímskych čias. Sú staré viac ako 2 000 rokov, no jasne dokumentujú dôležitosť plavby na tomto mohutnom európskom veľtoku. Ako vieme, rímske légie využívali dunajskú vodnú cestu práve tak ako stredovekí cisári a križiaci. Drevo a soľ – po stáročia najdôležitejšie obchodné tovary v strednej Európe – putovali Dunajom smerom na juhovýchod. Smerom proti prúdu Dunaja zasa desiatky koní ťahali naložené nákladné člny s tovarmi z Levanty a Orientu.²

Prvé záznamy o Dunaji pochádzajú od Grékov, ktorých lode Dunaj preplávali už v 7. storočí pred n. l. od ústia až po pohorie Karpát (Sedmohradské Alpy). Pôvodný názov Ister mu

¹ Príspevok vychádza z publikácie BOHUNSKÝ, J. – PUHA, K. *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava : Slovart, 2012.

² Bližšie napríklad: *Danubius Fluvius. Dunaj v čase a v obrazoch*. Bratislava : Občianske združenie Tradície a hodnoty, Slovenské národné múzeum-Múzeum kultúry Maďarov na Slovensku, 2009, [62] s. + obr. príl.

dali podľa svojej osady Istros na pobreží Čierneho mora, asi 40 km severne od terajšieho mesta Constanca v Rumunsku.

Keď sa Rimania pri opevňovaní severnej hranice svojho impéria (Limes) zmocnili Ilýrie, veľkú rieku, ktorá tam tiekla smerom na východ, nazvali DANUBIUS. Pri neskorších výbojoch v 1. storočí n. l. zistili, že Istros je jej pokračovateľom.³ V priebehu časov bolo vyslovených veľa domnienok o pôvode názvu dnešného Dunaja. Napríklad v starogermánčine to boli názvy: Tounale, Thunaw, v keltčine Do-naw (Hlboká voda), no dodnes žiaden z týchto názvov nebol spoľahlivo preukázaný. Dnešné názvy Donau, Dunaj, Duna, Dunav, Dunarea viacerí historici odvodzujú od slova „dan“ alebo „don“, ktoré údajne malo znamenať „rieka“. Toto pomenovanie sa v skutočnosti nachádza v mnohých, najmä slovanských názvoch riek, ako to dokazuje napríklad Don, Donec, Dunajec a pod.



Obr. č. 1: Rimania na Dunaji, reliéf z Trajánovho stĺpu v Ríme. Zdroj: Fotoarchív E. Píša

Neskorší vývoj – hoci zložitý a namáhavý – viedol na Dunaji k postupnému zavedeniu paroplavby, čo predstavovalo zásadný zlom v ponímaní i samotnom vykonávaní plavby za použitia parného pohonu lodí.

Toto obdobie predstavuje niekoľko medzníkov na tejto zložitej ceste vývoja paroplavby, ako ukazuje nasledovný stručný prehľad:⁴

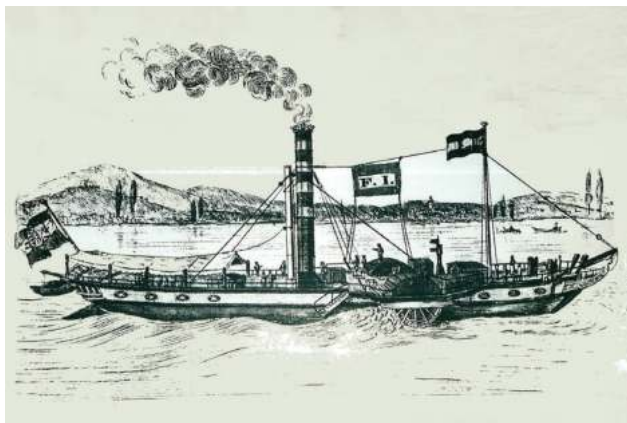
1830: Loď, ktorá s cisárskym dovoľením niesla meno panovníka – FRANZ I. uskutočnila svoju prvú plavbu z Viedne do dnešnej Budapešti 17. septembra 1830. Prebehla úspešne a na svoju dobu sa stala senzáciou. Poprúdnú plavbu na približne 300 km úseku absolvovala v čase 14 hodín a 15 minút, protiprúdnú plavbu za 48 hodín a 20 minút.

1831: S pravidelnými plavbami medzi Viedňou a Budapešťou sa začalo 1. februára 1831. Pre jarnú plavebnú sezónu sa uvažovalo so skúšobnou plavbou do Zemu. Účelom bolo preskúmanie podmienok možnosti prepravy na tomto plavebnom úseku.

1839: Zásadný zvrät v stavbe lodí nastal v roku 1839, kedy sa prešlo pri stavbe lodí z dovtedy používaného dreva výlučne k železu, podobne ako to bolo už pri stavbe parníkov FRANZ I. a MARIA ANNA.

³ V dňoch 15. júla až 4. novembra 2022 si obyvatelia a návštevníci obcí a miest pri Dunaji mohli pozrieť plavbu kópie rímskej veslice na zvanú Danuvina Alacris. Na slovenskom úseku Dunaja ju mohli záujemcovia vidieť od 5. do 9. augusta. Bližšie napríklad: <https://vedana.dosah.cvtisr.sk/ludia/historia-a-archeologia/spoznajte-pribeh-rimskej-veslice-danuvina-alacris-a-nazrite-do-zivota-rimanov-na-slovensku/> [cit. 15. 12. 2023].

⁴ HOLČÍK, Vladimír. Lodná doprava na Dunaji z pohľadu historického a teoretického. In *Dunaj - tepna Európy*. Bratislava : Dom techniky ZSVTS, 1993, s. 71-79; KRAUSOVÁ, Eva. Na krásnom belasom Dunaji. Dejiny dopravy na Dunaji. In *Technické noviny* (ďalej TN), 1981, roč. 29, č. 8, s. 16; MAJERNÍK, Peter. 150 rokov rakúskej plavby po Dunaji. In TN, 1979, roč. 27, č. 14, s. 15.



Obr. č. 2: Prvá parná loď na Dunaji FRANZ I. Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeum dopravy v Bratislave

História Dunajplavby je otvorenou knihou, do ktorej neustále pribúdajú zaujímavé a hodnotné záznamy. Bohaté archívne materiály⁵ nám umožňujú podať aspoň v najdôležitejších rysoch obraz vývoja nášho plavebného podniku od jeho vzniku v roku 1922 až dodnes.

Československý dunajský dopravný úrad

Hneď na úvod treba však zdôrazniť, že po zániku Rakúsko-Uhorska v roku 1918 plavebné podnikanie novovzniknutého Československa začalo už v marci 1919 vznikom „Československého dunajského dopravného úradu“ (ČSDÚ) so sídlom v Bratislave – teda vlastne predchodcu dnešnej plavebnej spoločnosti Slovenská plavba a prístavy, a. s. Zorganizovaním a vedením ČSDÚ bol poverený sekčný šéf ministerstva hospodárstva **JUDr. Václav Jiřík**, ktorý bol pred 1. svetovou vojnou zamestnaný na lodiach c.-k. námorníctva a neskôr na viedenskom ministerstve, preto mal v odbore plavby určité skúsenosti. Prednostom navigačnej sekcie ČSDÚ sa stal Ing. Otto Popper, technické oddelenie viedol Ing. Josef Prokop a komerčné oddelenie Vladimír Buchta.



Obr. č. 3: Prvý generálny riaditeľ plavebnej spoločnosti ČSDÚ JUDr. Václav Jiřík. Zdroj: Fotoarchív J. Bohunského

Od roku 1919 pôsobila v Belehrade medzispojenecká dunajská komisia, ktorej predseda admirál Troubridge vydal 18. februára 1919 zástupcovi vtedajšej Československej republiky

⁵ Slovenský národný archív v Bratislave. Fond Poriečny plavebný úrad v Bratislave, 1913 – 1950, 24 bm; Štátny archív Bratislava. Fond Česko slovenská plavba dunajská, n. p. v Bratislave, 1919 – 1949, 57 bm. A Fond Povodie Dunaja, 1828 – 1975, 353 bm.

tzv. „Rekvizičný patent“. Podľa patentu mohlo Československo bezplatne používať 19 remorkérov a 460 nákladných člnov z parku Prvej dunajskej rakúskej paroplavebnej spoločnosti (DDSG) a maďarskej plavby (MFTR). ČSDÚ s týmito plavidlami pri svojom zakladaní naisto počítal, ale kvôli neochote zástupcov obidvoch menovaných spoločností sa tak nestalo. Dokonca ani viedenská sekcia vyššie uvedenej komisie nedokázala presadiť príkaz admirála Troubridgea.

To bol dôvod, prečo si ČSDÚ napokon prenajal za úhradu od DDSG päť parných bočnokolesových remorkérov a 44 nákladných člnov, väčšinou aj s posádkami. Ministerstvo verejných prác okrem toho dalo opraviť väčší počet nákladných plavidiel zadržaných v Komárne, nakúpilo uhlie a zabezpečilo finančné prostriedky na prenájom lodí. Napokon ČSDÚ získal od československých bánk aj prevádzkový úver vo výške 8,9 mil. Kčs. S týmto skromným lodným parkom začal ČSDÚ 20. októbra 1919 svoju plavebnú činnosť. To bol okamih, kedy po prvýkrát v histórii vyplávali z Bratislavy lode pod československou vlajkou do dolnodunajských prístavov a začiatkom januára sa vrátili späť. Po prúde prepravili uhlie, cukor, poľnohospodárske stroje a iné druhy tovarov a vrátili sa s nákladom múky, benzínu a tabaku. Činnosť ČSDÚ bola v rokoch 1920 a 1921 veľmi úspešná a Československý dunajský dopravný úrad vykazoval po dva roky čistý zisk 18 mil. Kčs.⁶

Prvé vlastné lode na Dunaji

Takto nastala situácia, kedy si mohol štát dovoliť dať pre ČSDÚ postaviť v lodenici GANZ-DANUBIUS v Budapešti štyri vrtuľové nákladné parníky. Tieto plavidlá mali na svoju dobu modernú konštrukciu. Prvý parník s názvom DEVÍN bol prevzatý už v júni 1921 a po ňom postupne nasledovali od júna do augusta parníky VÁH, NITRA a MORAVA, ktorá bola v roku 1922 premenovaná na HRON. Tieto nové lode mali dĺžku 58 metrov, šírku 8 m a pri ponore 20 dm mali nosnosť 500 ton. Hnacie zariadenie tvorili dva stojaté kompaundné (združené) parné stroje s výkonom každého 140 k, priamo napojené na lodné vrtule. Rýchlosť naložených parníkov bola približne 14 km/hod.

Zaujímavosťou prevádzky týchto lodí boli ich zaradenie na pravidelnú líniovú službu podľa cestovného poriadku medzi Bratislavou, Viedňou a Russe, s pravidelnými odchodmi z Bratislavy každý 1., 11. a 21. deň v mesiaci.

V decembri 1921 nastala zmena. Zákomom zo dňa 31. 12. 1921 bol ČSDÚ zmenený na „Riaditeľstvo Československej štátnej dunajskej paroplavby“. Bola to však skôr formálna zmena, lebo na štruktúre a personálnom obsadení sa nezmenilo nič. V roku 1922 sa realizovali rozhodnutia amerického arbitra W. Hinesa, ktorými boli Československej republike ako spojeneckej krajine pridelený lodný park, zariadenia a nehnuteľnosti z majetku nemeckých, rakúskych a maďarských dunajských plavebných spoločností v rozsahu umožňujúcom samostatnú existenciu.

Spomínaný lodný park sa mal skladať z troch osobných lodí od DDSG (AGGSTEIN s výkonom lodných strojov 365 k, WACHAU s výkonom 365 k a WIEN s výkonom 710 k, päť vlečných parníkov od Juhonemeckej paroplavby: WIEN – 850 k, MÜNCHEN – 600 k, BAYERN – 500 k, IRENE – 350 k a WITTELSBACH – 500 k a po jednom od MFTR – MAGYARORSZÁGH – 1 800 k a od spoločnosti Atlantika BAJTÁRS – 480 k. Nákladných člnov bolo pridelených celkovo 116 s celkovou tonážou 70 861 ton. Od Juhonemeckej paroplavby ich bolo 42, od DDSG 39, 25 od MFTR, od Bavorského Lloyd a tri od súkromníkov. Namiesto osobného parníka WIEN boli však od DDSG odobrané vlečné parníky ISAR (510 k) a GÖNYÜ (650 k), takže celkový výkon remorkérov predstavoval 5 610 k.

⁶ MAJERNÍK, Peter. Jubileum československej plavby na Dunaji. In *TN*, 1982, roč. 30, č. 26, s. 16; pozri aj sériu článkov My a plavba, plavba a my I – X. In *Náš Dunaj*, 1972, roč. 24, č. 4 – 9, 11 – 14, s. 2.

Lode po prevzatí dostali nové mená: osobné lode niesli názvy OREL a SOKOL, najsilnejší parný bočnokolesový remorkér SVATOPLUK, ostatné niesli mená českých riek: LABE (predtým WIEN), VLTAVA (MÜNCHEN), SÁZAVA (BAYERN) ORLICE (IRENE), BEROUNKA (WITTELSBACH, JIZERA (BAJTÁRS), MORAVA (GÖNYŮ) a DYJE (ISAR).



Obr. č. 4: Parný bočnokolesový remorkér SVATOPLUK. Zdroj: fotoarchív J. Bohunského

Československá akciová spoločnosť dunajská (1924 – 1939)

Ekonomická situácia nového československého štátu sa v prvej polovici roku 1922 stabilizovala už natoľko, že štátna správa mohla začať rokovania s najvýznamnejšími bankami o založení plavebných akciových spoločností na Dunaji a na Labe. Výsledkom bolo vydanie zákona č. 188 Zb. zo dňa 13. júna 1922, ktorým bola vláda splnomocnená podpísať zmluvy s Agrárnou bankou, Českou priemyslovou bankou, Pražskou úverovou bankou, Slovenskou a Živnostenskou bankou na zriadenie Československej akciovej plavebnej spoločnosti dunajskej (ČPSD) a Čs. plavebnej akciovej spoločnosti Labskej (ČPSL) za účasti štátu. Historické pramene uvádzajú, že labská plavebná spoločnosť bola založená ihneď, ale založenie ČPSD bolo pre bližšie neuvedené „formálne prekážky“ odkladané. Tento krok sa naplno prejavil až na valnom zhromaždení akcionárov 17. mája 1924 a o deň neskôr bolo vládnym nariadením zrušené Riaditeľstvo čs. štátnej plavby dunajskej.

Generálnym riaditeľom sa na základe rozhodnutia valného zhromaždenia akcionárov stal opäť Dr. Václav Jiřík, I. skupinu (komerčnú, dopravnú a kontrolnú) viedol riaditeľ Vladimír Buchta, II. skupinu (technickú) riaditeľ Ing. Josef Prokop, ktorý bol aj námestníkom generálneho riaditeľa, III. skupinu (nautickú a prevádzkovú) prednosta Zdeněk Hudeček, bývalý korvetný kapitán a veliteľ jednej z ponoriek c. k. námorníctva, IV. skupinu (finančnú a účtovnú) prednosta Josef Pakštejn a V. skupinu (právnú, správnu a osobnú) generálny tajomník JUDr. Cyril Černý.⁷

V štruktúre plavebného podniku v období roka 1932 patrili k tzv. „výkonnej službe“ okrem plavidiel a skladov aj zastupiteľstvá vo Viedni a v Budapešti, zmluvné zastúpenia v Hronskej Kamenici, Smedereve, Somovite, Vidine, Orechove a v Bukurešti a agentie v Pasove, Regensburgu, Linzi, Viedni, Devíne, Bratislave, Budapešti, Bezdane, Vukovare, Novom Sade, Belehrade, Lome, Svistove, Russe, Sofii, Oršave, Giurgiu, Braile a Galaci. V tomto období zamestnávala ČPSD celkove 975 osôb, z toho v lodnej službe 706 a v pozemnej 269. Je zaujímavé

⁷ Bližšie aj napríklad: FAUST, O. *Československý Dunaj*. Bratislava : Novina, 1935, 26 s.; SMRČEK, A. *Dunaj jako základna vodních cest československých*. Bratislava : Novina, 1937, 12 s.; SABOL, M. *Hospodársky význam bratislavského prístavu do 1. polovice 20. storočia*. In *Verbum Historiae : vedecký internetový časopis Katedry histórie PdF UK v Bratislave*, 2015, č. 2, s. 28-64.

dozvedieť sa, akú činnosť v tých dobách vyvíjala ČPSD. V *Plavebnej ročenke* z roku 1929 ponúkala tieto služby:⁸

- zrýchlenú dopravu kusových zásielok podľa plavebného cestovného poriadku medzi všetkými dunajskými prístavmi,
- prepravy tovarov motorovými nákladnými loďami na úseku Regensburg – Galac,
- nákladné prepravy vlečnými parníkmi a 123 nákladnými člnami (vrátane dvoch tankových člnov) zo všetkých a do všetkých dunajských prístavov od Regensburgu po Galac,
- tranzitné kombinované dopravy medzi dunajskými, labskými a oderskými prístavmi ako aj medzi dunajskými prístavmi a ďalšími vnútrozemskými a námornými prístavmi,
- medzinárodnú osobnú dopravu na trati Bratislava – Viedeň,
- miestnu lodnú osobnú dopravu na domácich linkách medzi Bratislavou a Devínom, Komárnom a Klížskou Nemou (predtým Koložnéma) a Komárnom a Močou (predtým Dunamocs) a na bratislavskú dunajskú pláž Lido.

Slovenská Dunajplavba (1939 – 1945) a Československá Dunajplavba (1945 – 1948)

Jeseň roku 1938 a jar roku 1939 priniesli so sebou udalosti, ktoré viedli ku vzniku samostatného Slovenského štátu v marci 1939 a tým aj ukončili takmer dvadsaťročnú existenciu dovtedajšej československej plavby na Dunaji. Hoci Slovensko v dôsledku vtedajších politických zmien prišlo o svoj úsek dunajského brehu v prospech Maďarska, ostal mu niekoľkokilometrový úsek od Bratislavy po Devín.⁹ Plavebná spoločnosť „ČPSD“ bola premenovaná na „Slovenskú Dunajplavbu – účastinnú spoločnosť“ (SDP).¹⁰ Lodný park koncom roku 1939 predstavoval 169 plavidiel s celkovou nosnosťou 95 300 ton.

Nemecko v tej dobe využívalo pre svoje vojenské ciele Dunaj ako dôležitú dopravnú tepnu. To bol dôvod, prečo boli všetky dunajské plavebné spoločnosti v oblasti pôsobnosti nacistického Nemecka podriadené jednotnej dopravnej stratégii, vojenskému režimu a veleniu. Lode a člny v priebehu plavby sprevádzali ozbrojení nemeckí vojaci, ktorí strážili náklad a lodné posádky. Nemecko v rámci svojich vojnových potrieb tiež rozšírilo dunajský lodný park o mnohé ďalšie plavidlá pochádzajúce z Rýna, ale aj z Labe. Tak napríklad do lodného parku Slovenskej Dunajplavby v roku 1942 pribudli nasledujúce plavidlá:

- bočnokolesový vlečný parník BRATISLAVA so strojným výkonom 450 k, postavený v roku 1923 v Škodových závodoch v Komárne, v roku 1939 prevzatý od Štátnej správy Dunaja, neskôr premenovaný na POHRONIE,
- jednovrtuľový motorový prístavný remorkér TRENČÍN s výkonom 350 k, postavený v Škodových závodoch Komárno a v roku 1939 prevzatý od Správy prístavu Bratislava,
- bočnokolesový motorový remorkér PRESIDENT T. G. MASARYK s výkonom 950 k zo Škodových závodov v Komárne a Prahe, postavený v roku 1932, prevzatý Nemeckom v roku 1942 od labskej plavby a pridelený SDP, neskôr premenovaný na POLANA,
- bočnokolesový vlečný parník TURUL s výkonom 740 k, postavený v roku 1902 v Újpesti (Nová Pešť, dnes Budapešť), prevedený v roku 1940 od DDSG a v roku 1949 bol premenovaný na PRIBINA – neskôr na ZEMPLÍN,
- bočnokolesový motorový remorkér ANDREJ HLINKA s výkonom 1260 k, zakúpený v roku 1940 ako novostavba od DDSG, postavený v lodeniach Óbuda (Starý Budín, dnes Budapešť) – neskôr premenovaný na FATRA,

⁸ *Plavební ročenka*, 1929. Bratislava : Čs. plavební úřad, 1929, s. 222.

⁹ Bližšie napríklad: HRUŠOVSKÝ, F. *Dunaj*. Trnava : Spolok sv. Vojtecha, 1939, 100 s., il; JURÁŠ, Š. *Dunaj – cesta na zahraničný trh*. Bratislava : Vyššia škola družstevná pre Slovensko, 1941, 18 s.

¹⁰ *Stanovy slovenskej Dunajplavby úč. spol. v Bratislave*. Bratislava : Slovenská Dunajpl. úč. spol., 1939.

- štvorvrtuľový motorový remorkér MUR (ex BERN) s výkonom 1320 k, postavený v roku 1937 v lodenici Theodor Hitzler v Regensburgu, zakúpený v roku 1943 od DDSG a premenovaný na ĎUMBIER,
- sedem tankových vlečných člnov s nosnosťou každého 1 000 ton, zakúpených v rokoch 1941 – 1942 od DDSG, označených T-XVI až T-XXII,
- 2 bočnokolesové vlečné parníky BATTASZÉK a PÉCS, prenajaté od DDSG od júna 1942 do februára 1944, označené ako R-IX a R-X.



Obr. č. 5: Motorový remorkér ĎUMBIER v Zimnom prístave. Zdroj: Fotoarchív J. Bohunského

Prírastkom týchto plavidiel dosiahol lodný park SDP počet 182 lodí s celkovou nosnosťou 10 400 ton. Vzrástli aj prepravné a prekladné výkony SDP. V roku 1942 bolo napríklad preložené v bratislavskom prístave 1 336 mil. ton tovarov. Priebeh 2. svetovej vojny však túto situáciu zmenil. Spojenecké letectvo bombardovalo dunajské prístavy, čo spolu s mínami, nakladacími do Dunaja, i priamymi bojovými akciami rýchlo znížili stav flotily SDP. Intenzívne bombardovanie bratislavskej rafinérie Apollo (nachádzala sa na ľavom brehu Dunaja neďaleko mosta s rovnomeným názvom), pričom časť bômb spadla na bratislavský prístav, a to najmä počas leteckého útoku 16. júna 1944, spôsobilo potopenie veľkého počtu plavidiel a zničenie prístavných zariadení.¹¹

Ustupujúca nemecká armáda odviekla so sebou na horný Dunaj 23 remorkérov a nákladných lodí. A tak sa stalo, že po oslobodení Bratislavy bol plavbe k dispozícii len jediný prevádzkyschopný parný bočnokolesový remorkér BRATISLAVA (neskôr POHRONIE) a päť vlečných člnov. Plavidlá sa len veľmi pomaly vracali naspäť do Bratislavy a Komárna, pričom mnohé z nich boli aj poškodené. Historické materiály uvádzajú, že ako prvá loď po vojne sa do Bratislavy vrátil v júni 1945 parný remorkér PRIBINA.

¹¹ Medzi poškodenými a potopenými plavidlami bol aj tanker Štúr, po 2. svetovej vojne vyťahnutý a upravený na remorkér s názvom Šturec. Dnes je zbierkovým predmetom Slovenského technického múzea.

Po skončení 2. svetovej vojny a obnove Československej republiky bola Slovenská Dunajplavba zmenená na Československú Dunajplavbu. Generálnym riaditeľom Československej Dunajplavby (ČSDP) sa stal Ing. Juraj FURDÍK, I. odbor (administratívny) viedol K. Raba, II. odbor (komerčný) Ing. Z. Kreihansel, III. odbor (nautický) kpt. J. Sith, IV. odbor (technický) Ing. P. Nikl a V. odbor (finančný) Ing. J. Zavarský. Bola to doba, kedy zamestnanci Dunajplavby s plným nasadením a za mimoriadne ťažkých podmienok pracovali v Bratislave i v Komárne na opravách poškodených plavidiel, nakoľko po vojne nastala mimoriadna potreba tovarovej výmeny. Takisto sa pátralo po zavlčených plavidlách, ktoré boli postupne dopravované do republiky. Prebiehali tiež opravy budov a prístavných zariadení. Do roku 1948 sa podarilo obnoviť až 85 % predvojnového stavu samohybov a 70 % nákladných člnov.

Napriek všetkým ťažkostiam sa podarilo dosiahnuť už v roku 1948 pôvodný objem prepravných výkonov. Pre porovnanie: v roku 1945 to bolo 6 000 ton, v roku 1946 už 70 000 ton, v roku 1947 203 000 ton a v roku 1948 až 347 000 ton.

Znárodnenie ČSDP

Rok 1949 znamenal pre históriu našej plavebnej spoločnosti začiatok ďalšej etapy. Zákomom č. 311 zo dňa 22. decembra 1948 bol zrušený podnik ČSDP ako akciová spoločnosť a zmenil sa na ČSPD, národný podnik.¹² V súlade so vtedajšou ekonomickou politikou sa sledovala nadmerná výstavba chemického a ťažkého priemyslu, čo malo za dôsledok veľmi intenzívne rozširovanie lodného parku. Išlo o to – zvládnuť dovoz obrovských množstiev železných rúd a koncentrátov z bývalého ZSSR a bauxitu z Maďarska, ropy, bavlny, fosfátov a iných surovín a v opačnom smere – vývoz hutných a strojárnských výrobkov do ZSSR i ostatných podunajských krajín – členov RVHP, ale aj do zámoria.

V tomto období sme boli svedkami mnohých technických zmien. Parný pohon bol definitívne zrušený a namiesto neho nastúpili výlučne motorové lode. Posledných päť parných bočnokolesových remorkérov bolo vyradených v 60. rokoch. Tak napríklad trup najvýkonnejšieho „kataraktného“ parníka ORAVA bol použitý ak podporný pilier pri stavbe Mosta SNP a trup parníka LIPTOV ešte dnes slúži ako vodácka lodenica a klubovňa v Karloveskej zátok. Trup parníka ZEMPLÍN od roku 1966 slúžil ako zdroj pary na bratislavskom PMO a bol zošrotovaný podobne ako aj lode ŠARIŠ a TURIEC.



Obr. č. 6: Parný remorkér ORAVA na protiprúdnej plavbe. Zdroj: Fotoarchív J. Bohunského

¹²

MAJERNÍK, P. Tridsať rokov znárodnenej plavby po Dunaji. In *TN*, 1978, roč. 26, č. 50, s. 11.

Rozvoj skutočne moderného lodného parku začal už v roku 1958, kedy bol dodaný motorový dvojrvtuľový remorkér DUKLA s výkonom 1 300 k z nemeckej lodenice Theodor Hitzler v Regensburgu, ktorý bol rozostavaný v spomínanej lodenici v rokoch 1939 – 1940 a mal niesť meno MARTIN RÁZUS. Ďalším úplne novým remorkérom novej série bola motorová loď MURÁŇ s výkonom 1 100 k zo Slovenských lodeníc v Komárne. V rokoch 1959 – 1960 postupne prichádzali ďalšie remorkéry tejto série – TATRY, TÁBOR, BLANÍK, DARGOV a TELGÁRT, čo predstavovalo spolu s loďou DUKLA prírastok takmer 8 000 k inštalovaného výkonu. Okrem toho pokračovala dodávka 22 vlečných člnov s nosnosťou 1 000 ton, čo znamenalo prírastok cca 22 000 ton ložného priestoru.

Postupne ako sa vyvíjal pohon lodnými vrtuľami k čoraz k vyššiemu stupňu dokonalosti, najmä zavedením kortových dýz, zastaral aj pohon lodnými kolesami. V roku 1972 bola kvôli oslabeniu trupu vyradená z prevádzky loď BRADLO, pričom ostatné bočnokolesové remorkéry doslúžili až na prelome 70. až 80. rokov.



Obr. č. 7: Motorový remorkér DUKLA. Zdroj: Fotoarchív J. Bohunského

Postupný prechod od vlečných vrtuľových remorkérov ku kombinovaným ťažno-tlačným remorkérom bol nezadržateľný a napokon sa stavali už výlučne len tlačné remorkéry, čo znamenalo zásadnú a v začiatkoch tlačnej technológie plavby priam revolučnú zmenu. Prvé nesmelé pokusy s tlačnou plavbou sa aj v našom podniku uskutočnili koncom 50. rokov s tankovou motorovou loďou MORAVA.¹³ Samozrejme, že nemohlo ísť o „čistú“ tlačnú plavbu, lebo ako loď, tak i člny boli klasické, bez akéhokoľvek prispôsobenia pre technológiu tlačením, ale išlo o to, vyskúšať ovládateľnosť konvoja pri plavbe v pevne zviazanej zostave. Výsledky boli prijaté dosť nejednoznačne, lebo voči tlačnej plavbe vo všeobecnosti vládla značná averzia. Ale na Dunaji sa zjavili v roku 1962 prvé veľké tlačné zostavy juhoslovanskej plavby JRB s mimoriadne výkonnými tlačnými remorkéromi s výkonom 3 400 k a tlačná plavba začala čoraz výraznejšie nahrádzať klasickú vlečnú plavbu.

Prvé skúšobné plavby s ťažnotlačným remorkérom RUŽÍN dodaným z Maďarska sa konali v oblasti Bratislavy, v úseku Kataraktov i na strednom Dunaji v roku 1965. Podľa očakávania sa plne potvrdili výhody tlačnej plavby oproti klasickej vlečnej plavbe tým, že sa plavba zrýchlila, použitím bezposádkových tlačných člnov sa znížili náklady na posádky a tým sa aj znížili prepravné náklady pri súčasnom zvýšení obratovosti. Táto skutočnosť vyústila do rozšírenej výstavby lodného parku tlačných lodí a tlačných člnov, ktoré sa stavali v SLK Komárno, ale i v maďarských, rumunských a juhoslovanských lodeniciach.

¹³ MAJERNÍK, P. Tlačná plavba na Dunaji polstoročná. In *TV*, 1980, roč. 29, č. 2, s. 19.



Obr. č. 8: Tlačno-ťažný remorkér RUŽÍN v protiprúdnej plavbe. Zdroj: Fotoarchív M. Goduša

Ďalším významným medzníkom v technickom rozvoji plavby znamenalo v roku 1961 inštalovanie – zatiaľ len experimentálne – prvého radaru na motorovú loď TÁBOR. Bol to radar značky DECCA 215 anglickej firmy DECCA v Londýne. Radar bol odskúšaný na lodi TÁBOR pod velením kpt. Jozefa Jozefka na trati Bratislava – Štúrovo – Bratislava. Veľmi vzácny je fakt, že vtedy bol pre účely tejto radarovej plavby po prvý raz v histórii dunajskej plavby vytýčený spomínaný plavebný úsek špeciálnymi, tzv. „kúťovými“ odrážačmi.

Prístav v Bratislave

Organizovaná lodná doprava po dunajskej vodnej ceste a s tým súvisiaca prekládka tovarov na území Bratislavy sa datuje do dávnej minulosti, t. j. do roku 1291, kedy kráľ Ondrej III, na znak uznania rozvoja priznal mestu rad privilégií, podporujúcich rozvoj obchodu, vinohradníctva a remesiel. V rámci nich povolil mešťanom aj využívanie Dunaja pre dopravovanie tovarov. Ďalší rozvoj prekladných prác pozitívne ovplyvnilo zavedenie parného stroja v železničnej a lodnej doprave. Rozvoj uhorskej a najmä rakúskej paroplavby a záujem o zvýšenie príjmov z plavebnej a prístavnej činnosti si postupne vynútil vybudovať v Bratislave Zimný prístav na ochranu plavidiel pred ľadochodom počas zimovania. V rokoch 1897 až 1907 bol preto vybudovaný Severný a Južný bazén s deliacim módom a vjazdom na dunajskom riečnom kilometri 1866, ale bez ďalšieho územného a technického vybavenia.



Obr. č. 9: Prístav v Bratislave. Zdroj: Fotoarchív STM-Múzea dopravy v Bratislave

V januári 1919 prevzal novovzniknutý československý štát do svojej správy územie a skromné vybavenie bratislavského prístavu. Prirodzeným dôsledkom vzniku nového štátu a snahy o jeho hospodársku samostatnosť bolo nielen založenie Československej paroplavebnej spoločnosti dunajskej v roku 1922, ale najmä mimoriadna pozornosť, ktorá bola venovaná dobudovaniu bratislavského prístavu v rokoch 1920 až 1932.

Do roku 1919 bol bratislavský prístav len malým prekladiskom bez významnejšej účasti na preprave tovarov, dovtedy prepravovaných dunajskou vodnou cestou. Bol vybavený len jednoduchým prekladacím zariadením a skromnými skladovými priestormi. Na dĺžke 1 500 m použiteľného nábrežia boli postavené tri drevené a pod dnešným Starým mostom dva murované sklady s celkovou plochou 4 200 m². Časť prístavu za dunajským mostom so skladmi a jedným mostovým žeriavom bola majetkom Rakúskej paroplavebnej spoločnosti (DDSG). Sklad č. 4, postavený pod dunajským mostom, bol čiastočne upravený aj ako lodná stanica maďarskej osobnej riečnej plavby (MFTR) a na začiatku svojej existencie tam bol umiestnený aj predchodca dnešného plavebného podniku – Československý dopravný úrad.

Nasledovala výstavba ďalších skladov. Do roku 1925 bolo dokončených desať na svoju dobu moderných prístavných skladov a do roku 1931 to bolo už 18 skladov. Podľa údajov z roku 2018 disponuje bratislavský prístav 15 žeriavmi rôznych typov a nosností, v prístave Komárno je to súčasne 13 žeriavov.

Prekladisko minerálnych olejov bolo vybudované v rokoch 1930 – 1932. Súčasne s výstavbou prístavných skladov pribúdali do bratislavského prístavu žeriavy. Pôvodných žeriavov mal bratislavský prístav 18, v súčasnosti je to 22 portálových a mostových žeriavov s nosnosťou od 3,2 do 36 ton a špecializovaný žeriav na preklad nadrozmerných a extrémne ťažkých kusov tovaru s nosnosťou 2 x 300 ton, uvedený do prevádzky v roku 1971.

V roku 1975 začala výstavba Prístavu Pálenisko,¹⁴ ktorý bol odovzdaný do používania v roku 1983. K tomu pribudla v roku 1992 špecializovaná poloha Ro-Ro. V súčasnosti Prístav Bratislava zaberá plochu 205 hektárov, z čoho vodné plochy prístavných bazénov predstavujú 48 hektárov. Prístav tiež disponuje krytými skladovacími priestormi s plochou 26 400 m² a voľnými skládkami s výmerou 79 000 m².



Obr. č. 10: Prístav Pálenisko. Zdroj: Fotoarchív SPaP, a. s.

Kontajnerový terminál má ročnú kapacitu 20 000 TEU. Prekladajú sa tu kontajnery ISI radu IC až A medzi plavidlami a pozemnými dopravnými prostriedkami a žeriavy môžu tiež vykonávať ložné operácie až do troch vrstiev na otvorenej skládke, na ktorej je možné uskladniť jednorazovo 800 až 900 kontajnerov. Verejný colný sklad s úžitkovou plochou 4 600 m² má príľahlú otvorenú skládku s výmerou 10 000 m².

Na špecializovanej polohe poskytuje prístav prekládku vo všetkých variantoch v dovoze alebo vývoze medzi prostriedkami vodnej, železničnej a automobilovej dopravy, preklad a skladovanie ťažkých a nadrozmerných zásielok do hmotnosti 560 ton, v špecifických prípadoch až do 600 ton. Špecializovaná poloha Ro-Ro vykonáva prekládku kolesovej techniky a tovarov, prepravovaných na kolesových nosičoch. Terminál tekutých tovarov v súčasnosti prekladá priamo bez medziskladovania ropné produkty z rafinérie Slovnaft do plavidiel a naopak. Súčasná prekladná kapacita bratislavského prístavu predstavuje 3 – 3,5 mil. ton.

Podnikanie v oblasti námornej dopravy

V decembri 1965 zaznamenala Československá plavba dunajská nezvyčajný prírastok – prvú riečno-námornú loď M/S BOJNICE. Jej dĺžka dosahovala 81,5 m, šírka 11,4 m, výška boku 4,9 m, max. výška 9,5 m a celková nosnosť 1 300 DWT pri ponore 3,1 m. Postavila ju lodenica GANZ v Budapešti. Strojný výkon bol 1 600 k a rýchlosť plavby 11,5 uzlov. Na svoju prvú plavbu sa vydala 4. januára 1966 a to cez Sulinské rameno do Afriky. Veliteľom tohto prvého riečno-námorného plavidla bol kapitán diaľkovej plavby František Cibík a velil jej až do svojej smrti v roku 1970. Po uplynutí svojej životnosti bola v roku 1987 loď M/S BOJNICE vyradená a neskôr za cenu šrotu predaná do Juhoslávie.

V januári 1966 priplávala do bratislavského prístavu ďalšia nová riečno-námorná loď rovnakého typu – M/S LEDNICE. Jej prvým veliteľom bol kapitán ďalekej plavby František Hruška. Osud tejto lode však neprebíhal tak bezproblémovo, ako jej sesterskej lode M/S BOJNICE. Už na svojej prvej plavbe, keď mala prepraviť z etiópskeho prístavu Massaua do Európy náklad surových hovädzích koží, ju postihla nemilá udalosť. Po priplávaní do prístavu Aden dňa 7. júna 1967 vypukla vojna medzi Izraelom a Egyptom, ktorá zapríčinila zablokovanie lode LEDNICE spolu s ďalšími 13 námornými loďami na Veľkom Horkom Jazere. Trvalo plných osem rokov, až do skončenia izraelsko-egyptského konfliktu, kým loď opäť získala vytúženú slobodu plavby.¹⁵ Po dôkladnej oprave lodného trupu v juhoslovanskej lodenici Viktor Lenac a klasifikačnej prehliadke opäť roky slúžila svojmu účelu. Z prevádzky bola vyradená v roku 1989 a odpredaná do Indie. Na tejto poslednej plavbe bol veliteľom M/S LEDNICE kapitán ďalekej plavby Štefan Čertezni. História slovenskej námornej plavby zaznamenáva v roku 1977 príchod M/S KREMNICA a v roku 1978 M/S ZVOLEN. Obidve lode identického typu boli postavené v lodeniciach Santierul Naval v Turnu Severin v Rumunsku. Loď KREMNICA a M/S ZVOLEN boli odpredané v roku 1997 z dôvodu vysokých prevádzkových nákladov a ich celkovej neefektívnosti.

V roku 1979 pribudla do námorného parku vtedajšej ČSPD námorná loď BANSKÁ BYSTRICA, postavená v poľskej lodenici V. I. Lenina v Gdansku. Táto loď bola odpredaná v marci 2002 z dôvodu jej veku a opotrebovanosti.

Najnovšími plavidlami, v súčasnosti už takisto odpredanými, boli M/S ŽILINA (ex VLTAVA), postavená v roku 1987 v čínskych lodeniciach Xingang, a M/S OTAVA postavená v tej istej lodenici v roku 1988.

M/S VLTAVA, neskôr premenovaná na ŽILINA, bola vtedajšej SPD š. p. odovzdaná v roku

¹⁵ Bližšie napríklad: <https://logistika.ekonom.cz/c1-66945180-ceskoslovenska-lod-zablokovana-v-suezu>; <https://www.interez.sk/v-suezskom-prieplave-uviazlo-15-lodi-na-dlhych-8-rokov/> [cit. 15. 12. 2023].

1995 v rámci kompenzácií podielu v podniku Československá námořní plavba Praha po zániku spoločnej Českej a Slovenskej federatívnej republiky (ČSFR) a vzniku samostatnej Slovenskej republiky v roku 1993. Obidve námorné lode boli odpredané vo februári 2002 gréckym plavebným spoločnostiam so sídlom na Cypre.

Lodná a osobná doprava

Samozrejme, svoje nezastupiteľné miesto má v palete aktivít a v histórii našej plavebnej spoločnosti lodná osobná doprava. Jej začiatky pod československou vlajkou tvorili dva parníky OREL a SOKOL, premávajúce na pravidelnej linke z Bratislavy do Viedne a späť, a prievozný bočnokolesový parníček DEVÍN, ktorý patril bratislavskému lodiarovi Heinrichovi Hörnesovi. Po 2. svetovej vojne ostala v Bratislave len skromná flotila – osobný parníček DEVÍN a motorová osobná loď KOŠICE. V roku 1958 boli z maďarských lodeníc vo Vacove postupne dodané osobné lode BANSKÁ BYSTRICA, LIDICE, TRNAVA a SLAVÍN. V roku 1958 pribudla parná bočnokolesová loď BRATISLAVA pre zahraničné diaľkové rekreačné plavby.



Obr. č. 11: Osobná loď OREL pred vyplávaním z Dunajského kanálu (Donaukanal) vo Viedni.
Zdroj: Fotoarchív J. Bohunského

Rok 1964 priniesol malú senzáciu – príchod prvých dvoch osobných rýchlolodí na nosných krídlach zo ZSSR. Lode boli vyrobené v lodeniciach vo Feodosii na Kryme a prepravené vlastnou silou cez Čierne more do prístavu Izmail, kde boli odovzdané prvým dvom posádkam ČSPD. Týmto posádkam sa dostalo cti prepraviť dovtedy nevídane rýchle plavidlá (60 km/h) do Bratislavy. Veliteľom prvej rýchlolode ktorá sa pôvodne volala PRAHA, bol kpt. Jozef Janíček a druhej rýchlolode, s menom OSTRAVA, kpt. Michal Košík. Avšak ihneď po priplávaní do Bratislavy – mimochodom plavba z Izmailu do Bratislavy trvala iba tri dni – boli premenované na RAKETA I a RAKETA II a takto aj doslúžili do konca svojej životnosti pod vlajkou ČSPD. Tretie plavidlo tohto typu – RAKETA III prišlo z Izmailu až v zimných mesiacoch roku 1964 naložené na jednom z otvorených člnov. Po uvedení do prevádzky v plavebnej sezóne 1965 sa jej veliteľom stal kpt. Juraj Kadlec. Bol to syn strojného správcu Václava Kadleca, ktorý sa v roku 1922 stal autorom komínovej manžety na našich plavidlách.

V 70. rokoch pribudli do flotily osobných lodí ďalšie rýchlolode typu METEOR a typu VOSCHOD. Ale aj počet lodí „bielej flotily“ sa postupne menil. V roku 2002 plávalo pod vlajkou SPaP, a. s. celkove deväť lodí, z toho dve rýchlolode typu Meteor, jedna rýchlolod' typu Voschod

a tri osobné vyhladkové lode typu Moskva – ČADCA, MARTIN a ŽILINA, prevozná motorová loď katamaranového typu KAMZÍK a na objednávku bolo možné prenajať si luxusnú motorovú jachtu SIRIUS.¹⁶

Od 5. augusta 2002 prešla Lodná osobná doprava do rúk súkromného vlastníka a neskôr ju prevzal nový majiteľ zo Španielska.

Prístav Bratislava a Komárno

Bratislavský prístav sa nachádza na dunajskom riečnom kilometri 1867 a rozkladá sa na území s plochou 205 hektárov, z ktorých vodná plocha zaberá 48 hektárov. Dva bazény zimného prístavu boli vybagrované v rokoch 1987 až 1907 s vodnou plochou 24 hektárov. Bazény mali pôvodne slúžiť k ochrane a prezimovaniu plavidiel, ale až dodnes sa využívajú aj na prekladnú činnosť.

Nárast objemov prepravovaných a prekladaných tovarov, najmä v 70. rokoch, kedy sa z bývalého ZSSR prepravovali do bývalej ČSSR milióny ton železnej rudy, vyvolal potrebu rozšírenia bratislavského prístavu. V roku 1975 sa začala stavba nového prístavu Pálenisko. Je vybavený prekladnou a manipulačnou technikou, vrátane kontajnerových žeriavov, polohou na preklad superťažkých a nadrozmerných nákladov a unikátnymi konzolovými žeriavmi so združenou netto nosnosťou 560 ton na traverze. Navyše, bratislavský prístav disponuje polohou Ro-Ro a novým prekladiskom minerálnych olejov, vybudovaným mimo toku Dunaja pri ústí bazéna Pálenisko. Prekladisko minerálnych olejov je vybavené modernými a technicky na vysokej úrovni vybavenými pontónmi, ako aj špeciálnou obslužnou polohou, slúžiacou na prijímanie a čiastočne aj likvidáciu odpadu z lodí, vrátane možnosti tankovania pohonných hmôt a mazív pre lode a predaja niektorých potrieb pre lodnú prevádzku a údržbu plavidiel.

Prístav Komárno sa nachádza na dunajskom riečnom kilometri 1767 a je typickým prístavom na prekládku hromadných tovarov s príslušnou prekladnou a skladovacou technikou. V 50. až 80. rokoch sa tu prekladali milióny ton rúd pre Východoslovenské železiarne a Vítkovické železiarne v Ostrave.



Obr. č. 12: Prístav Komárno. Zdroj: Fotoarchív SPaP, a. s.

¹⁶ BEROŠ, R. História a rozvoj osobnej riečnej dopravy v ČSPD. In *TN*, 1978, roč. 26, č. 12, s. 11; MAJERNÍK, P. 60 rokov veje československá vlajka nad Dunajom. In *Technické noviny*, 21. 8. 1979, roč. 27, č. 34, s. 5.

Lodenica Bratislava

Začiatky činnosti bratislavskej opravárenskej činnosti siahajú až do roku 1922, kedy opravám lodí slúžili primitívne vybavené opravárenské dielne v Zimnom prístave. Tieto sa postupne rozširovali a ich vybavenie sa zlepšovalo. Nálet na vtedajšiu rafinériu Apollo spôsobil, že aj bratislavský prístav sa 16. júna 1944 premenil na obraz skazy. Okrem potopenia takmer všetkých lodí v prístave sa aj lodeničné dielne ocitli v troskách. Po skončení vojny sa však podarilo vďaka nesmiernemu úsiliu zamestnancov Dunajplavby obnoviť ich činnosť, ktoré viac-menej v rovnakej podobe doslúžili až do uvedenia novej lodenice vo Vlčom hrdle do prevádzky v roku 1975. Tento nový a moderný opravárenský závod vybavený mohutným lodným výťahom a dnes už dvomi lodnými halami so všetkým potrebným technickým vybavením a zázemím v plnom rozsahu zabezpečuje opravy a údržbu plavidiel nielen pre potreby našej vlastnej spoločnosti, ale aj pre cudzích zákazníkov. Ponúka možnosť rekonštrukcie a stavby nových plavidiel.

Historický vývoj štatútu spoločnosti

- 1919 – 1922:** predchodca dnešnej spoločnosti – Československá dopravný úrad so sídlom v Bratislave
- 1922 – 1924:** Riaditeľstvo čs. štátnej dunajskej paroplavby v Bratislave
- 1924 – 1939:** Československá plavebná akciová spoločnosť dunajská
- 1939 – 1945:** Slovenská Dunajplavba, účastinná spoločnosť
- 1945 – 1949:** Československá Dunajplavba, účastinná spoločnosť
- 1949 – 1989:** Československá plavba dunajská, národný podnik
- 1989 – 1992:** Československá plavba dunajská, štátny podnik
- 1993 – 1997:** Slovenská plavba dunajská, štátny podnik
- od 1. 1. 1997:** Slovenská plavba a prístavy, akciová spoločnosť

Generálni riaditelia plavebnej spoločnosti

Dr. Václav JIŘÍK	1919 – 1922 – 1926
Ing. Josef PROKOP	1926 – 1937
Ing. Vladimír DROPPA	1937 – 1945
Július HORVÁTH	národná správa, jún 1945 – marec 1946
Ing. Juraj FURDÍK	1946 – 1952
Jozef GREJTÁK	1952 – 1959
Ing. Ondrej LUBI	1959 – 1982
Ing. Pavel CIBÁK, CSc.	1983 – 1989
Ing. Juraj PAVELEK	1990 – 1995
kpt. Ing. Stanislav HOLÁK	1995 – 1996
Mgr. Ladislav ŠVANTNER	9/1996 – 11/1996
Ing. Peter POLÁČEK	11/1996 – 12/1998
Ing. Pavel ŠESTÁK	12/1998 – 4/2002
Ing. Ján TUŠIM	1. 5. 2002 – 4. 10. 2002
Ing. Oldřich STRUMINSKÝ	4. 10. 2002 – 31. 12. 2003
Ing. Anton PRNO	1. 1. 2004 – 31. 11. 2006
Ing. Jaroslav MICHALCO	1. 12. 2006 – doteraz

Sto rokov v histórii našej plavebnej spoločnosti predstavuje veľký kus cesty, ktorú táto musela prejsť od svojho vzniku až po dnešok. Na lodiach, člnoch, v prístavoch, prekladiskách, v lodenici, ale aj na pozemných pracoviskách sa za túto dobu vystriedali generácie pracovníkov. Štafeta serióznej práce v prospech národného hospodárstva, ktoré malo v plavbe vždy spoľahlivého a výkonného pomocníka, putovala z jednej generácie zamestnancov na druhú.

Za storočie plavebnej činnosti sa toho v našej plavebnej spoločnosti odohralo veľa. Vystriedali sa režimy, niekoľkokrát sa zmenilo právne postavenie spoločnosti, spoločnosť prešla zásadnými organizačnými i technickými premenami. Azda najvýraznejšími zmenami v technickej oblasti bol definitívny prechod z parnej trakcie v 60. rokoch na motorovú a neskôr zavedenie tlačnej technológie plavby. Lodný park obohatili nové, moderné a výkonné remorkéry, spolu so stúpajúcou náročnosťou ich obsluhy sa výrazne zvýšila kvalifikovanosť členov lodných posádok. Za podmienok využitia najmodernejšej rádionavigačnej a rádiolokačnej techniky sa zrýchlil obeh plavidiel, vzrástli prepravné výkony, postupne sa menila štruktúra prepravovaných tovarov. Veľkou udalosťou storočia bolo historické otvorenie prieplyvu Rýn-Mohan-Dunaj v septembri 1992, ktoré spojilo povodie týchto dvoch európskych veľtokov a umožnilo našim lodiam zakotviť v prístavoch západnej Európy a naopak.

Zoznam prameňov a literatúry

Archívne pramene

Slovenský národný archív v Bratislave. Fond Poriečny plavebný úrad v Bratislave, 1913 – 1950, 24 bm.

Štátny archív Bratislava. Fond Československá plavba dunajská, n. p. v Bratislave, 1919 – 1949, 57 bm.

Štátny archív Bratislava. Fond Povodie Dunaja, 1828 – 1975, 353 bm.

Literatúra

BEROŠ, Rastislav. História a rozvoj osobnej riečnej dopravy v ČSPD. In *Technické noviny*, 1978, roč. 26, č. 12, s. 11.

BOHUNSKÝ, Juraj – PUHA, Karol. *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava : Slovart, 2012, 310 s. ISBN 978-80-556-0497-8.

Danubius Fluvius. Dunaj v čase a v obrazoch. Bratislava : Občianske združenie Tradície a hodnoty, Slovenské národné múzeum-Múzeum kultúry Maďarov na Slovensku, 2009, [62] s. + obr. príl. ISBN 978-80-969876-4-1.

FAUST, Ovidius. *Československý Dunaj*. Bratislava : Novina, 1935, 26 s.

HOLČÍK, Vladimír. Lodná doprava na Dunaji z pohľadu historického a teoretického. In *Dunaj - tepna Európy*. Bratislava : Dom techniky ZSVTS, 1993, s. 71-79.

HRUŠOVSKÝ, František. *Dunaj*. Trnava : Spolok sv. Vojtecha, 1939, 100 s., il.

JURÁŠ, Štefan. *Dunaj – cesta za zahraničný trh*. Bratislava : Vyššia škola družstevná pre Slovensko, 1941, 18 s.

KRAUSOVÁ, Eva. Na krásnom belasom Dunaji. Dejiny dopravy na Dunaji. In *Technické noviny*, 1981, roč. 29, č. 8, s. 16.

MAJERNÍK, Peter. Tridsať rokov znárodnenej plavby po Dunaji. In *Technické noviny*, 1978, roč. 26, č. 50, s. 11.

MAJERNÍK, Peter. 60 rokov veje československá vlajka nad Dunajom. In *Technické noviny*, 21. 8. 1979, roč. 27, č. 34, s. 5.

MAJERNÍK, Peter. 150 rokov rakúskej plavby po Dunaji. In *Technické noviny*, 1979, roč. 27, č. 14, s. 15.

MAJERNÍK, Peter. Tlačná plavba na Dunaji polstoročná. In *Technické noviny*, 1980, roč. 29, č. 2, s. 19.

MAJERNÍK, Peter. Jubileum československej plavby na Dunaji. In *Technické noviny*, 1982, roč. 30, č. 26, s. 16.

My a plavba, plavba a my I – X. In *Náš Dunaj*, 1972, roč. 24, č. 4 – 9, 11 – 14, s. 2.

NIKODÉM, Dušan. Bratislavský prístav na Pálenisku. In *Projekt*, 1979, roč. 31, č. 2, s. 20.

SABOL, Miroslav. Hospodársky význam bratislavského prístavu do 1. polovice 20. storočia. In *Verbum Historiae* : vedecký internetový časopis Katedry histórie PdF UK v Bratislave, 2015, č. 2, s. 28-64. ISSN 1339-4053.

SMRČEK, Antonín. *Dunaj jako základna vodních cest československých*. Bratislava : Novina, 1937, 12 s. Zvláštna otlač Vodohospodárskej ročenky 1937, vydanaj Vodohospodárskym sväzom pre povodie Dunaja v Bratislave.

Stanovy slovenskej Dunajplavby úč. spol. v Bratislave. Bratislava : Slovenská Dunajpl. úč. spol., 1939.

Elektronické zdroje

<https://logistika.ekonom.cz/c1-66945180-ceskoslovenska-lod-zablokovana-v-suezu> [cit. 15. 12. 2023].

<https://www.interez.sk/v-suezskom-prieplave-uviazlo-15-lodi-na-dlhych-8-rov/> [cit. 15. 12. 2023].

<https://vedanadosah.cvtisr.sk/ludia/historia-a-arheologia/spoznajte-pribeh-rimskej-veslice-danuvina-alacris-a-nazrite-do-zivota-rimanov-na-slovensku/> [cit. 15. 12. 2023].

Zima a zimovanie plavidiel na Dunaji

Juraj Bohunský – kpt. Ladislav Cigánek, bývalí zamestnanci Dunajplavby,
e-mail: bohunskyy@yahoo.com, lacko.ciganek@gmail.com

Abstract: *In the winter, floating ice threatened navigation on the Danube. Convoys, which were assembled from several vessels, were mainly at risk. Winter storage is used for repairs and maintenance of vessels. Safety in the pools of the winter harbour was ensured by the harbour guard patrols made up of members of individual crews. A harbour tug was used to break up the people in winter harbour, or a special group of boatmen sawed the ice around the sterns of the ships.*

Key words: *winter, ice passage, boat lift, port guard, harbour*

Každé z ročných období má v dunajskej plavbe svoje charakteristické znaky, spojené s opakujúcimi sa prírodnými javmi. Po príchode zimy a s prvými silnejšími mrazmi sa najprv o slovo prihlási ľadochod, čiže pohyb jednotlivo plávajúcich ľadových kryh, a pri ďalších pokračujúcich mrazoch nastupuje zámraza Dunaja.¹ Počet plávajúcich ľadových kryh sa zväčšuje do ľadovej triešte a lode sa čo najrýchlejšie uchýľujú do zimných prístavov,² aby našli ochranu pred pohybom ľadových kryh. Ich pohyb sa čoraz viac spomaľuje, až sa napokon úplne zastaví, čo predstavuje pre lode vážne nebezpečenstvo. V tomto štádiu už hovoríme o zámraze vodného toku a o akútnom nebezpečenstve pre telesá lodí a ich hnacie zariadenie – lopatkové kolesá a lodné vrtule.

Operatívne zložky plavebného podniku v každoročne tomto období, ako aj kapitáni jednotlivých lodí bedlivo sledovali vývoj ľadochodu v percentách, aby správne odhadli, či sa do úkrytu pred ľadochodom včas dostanú. Lode plávajúce jednotlivo to mali jednoduchšie. Horšie to však bolo v prípade konvojov, ktoré mali v zostave viac širok (2 – 3 člny v jednom rade), kde sa im hromadili ľadové kryhy, čím sa stávali tieto zostavy neovládateľné.

Údržba plavidiel

Súčasne sa zastavovala plavba lodí na toku a plavidlá, ktoré vyhľadali ochranu v zimných prístavoch, vstúpili do režimu tzv. „zimovania“, ktoré má zhruba rovnaký režim vo všetkých takýchto prístavoch. Vyhlasovalo a zriaďovalo sa tzv. „Veliteľstvo Zimného prístavu“, ktoré evidovalo všetky zimujúce plavidlá v prístave (Bratislava a Komárno), členov ich posádok, vydávalo súbor pokynov a predpisov pre všetky činnosti spojené s pobytom lodí v Zimnom prístave v súlade s danými podmienkami v konkrétnom prístave a stanovovalo systém ich pravidelných kontrol.

Posádky lodí (a tiež, samozrejme, zimujúcich vlečných člnov) zakonzervovali nepokryté kovové súčasti palubného vybavenia, uskladnili i ostatné, inak voľne prístupné kovové časti lanových a kotevných navijakov a ďalšie vybavenie. Obdobie zimného státia, čiže „zimovania“, sa využívalo na časovo náročnejšie rozobratie, opravy a údržbu či už lodných motorov a hnacích

¹ O zamrznutom Dunaji a ľadochodoch pravidelne informovala aj dobová tlač. Napríklad: (maj): Zima na Dunaji. In *Náš Dunaj*, 22. 2. 1982, roč. 34, č. 6, s. 2; Treba vyvinúť maximálne úsilie. In *Tamže*, 7. 12. 1982, roč. 34, č. 34, s. 1.

² Bližšie napríklad: BARTOŠÍKOVÁ, T. *Návrh na vyhlásenie nehnuteľnej veci Zimný prístav, Winterhafen (akvatóriálna časť: severný a južný bazén, vjazd do prístavu, prístavné hrany vrátane dunajskej polohy) za národnú kultúrnu pamiatku*. Bratislava : PÚ SR, 2017; DUBINY, M. – MACKOVIČOVÁ, K. – KRÁLOVÁ, E. Interdisciplinárna komunikácia pri ochrane technických pamiatok na príklade objektov Zimného prístavu v Bratislave. In *Múzeum*, 2017, roč. 63, č. 1, s. 48-50; GULDAN, P. *Návrh – (podklad) na vyhlásenie ochranného pásma nehnuteľných a hnutelných národných kultúrnych pamiatok v prístave v Mestskej časti Bratislava-Ružinov: Nehnuteľné národné kultúrne pamiatky: Prístav č. ÚZPF 828/2 – 6*. Bratislava : Pamiatkový úrad SR, september 2020, 104 s. s obrazovou prílohou; HABERLANDOVÁ, K. – KALOVIČOVÁ, P. Prístav v Bratislave [Harbour in Bratislava]. In *Pamiatky a múzeá*, 2015, roč. 64, č. 1, s. 59-63.

lopatkových kolies, ako aj úpravy alebo náročnejšiu prestavbu interiérov lodí, ako sú kajuty a pod.

V Zimnom prístave sa tiež nachádza jedno mimoriadne dôležité zariadenie umožňujúce opravy častí plavidiel (lodného trupu), ktoré sa počas prevádzky trvale nachádzajú pod hladinou vody – čiže časť lodného telesa zvaného „obšívka“, potom lodné vrtule a kormidelné plutvy. Prístup k týmto častiam je možný jedine po vyťahnutí lode z vody pomocou tzv. „lodného výťahu“, čo sú vlastne špeciálne mohutné podvozky, pohybujúce sa synchronne na koľajniciach po šikmej ploche, tzv. „zvážnici“, ktorých návodná strana vozíka je vyššia a nábrežná nižšia. Tým celé plavidlo ostáva vo vodorovnej polohe potrebnej na vykonávanie opráv. Keďže tieto vozíky sa pred zdvihnutím plavidla z vody musia najprv ponoriť pod hladinu vody v bazéne, v zime je nutné udržiavať priestor na päťke zväžnice bez ľadu. Stávalo sa tiež v minulosti, že pod kolesá vozíkov, nachádzajúcich sa pred začatím zdvíhania pod hladinou, sa dostala nejaká nečistota, najčastejšie hrubé konáre, ale aj iný náplavový materiál, čo vyvolalo nutnosť privolať potápača, aby odstránil zakliesnené nečistoty. Netreba hádam ani zdôrazňovať, že to bola nielen ťažká, ale aj nebezpečná práca.

Prístavná stráž

Veliteľstvo Zimného prístavu vždy menovalo prístavnú strážnu službu, zloženú z členov zazimovaných plavidiel, a stanovilo jej zloženie a poradie strážnych služieb. Táto služba mala za úlohu sledovať bezpečnosť v bazénoch Zimného prístavu, najmä čo sa týkalo protipožiarneho dozoru, nakoľko v uplynulých desaťročiach sa takmer na všetkých plavidlách kúrilo tuhým palivom (drevo, uhlie). Naftové ústredné kúrenie mali len modernejšie motorové lode.

Hliadky prístavnej stráže v určitých intervaloch prechádzali peši alebo na bicykloch nábrežiami oboch bazénov bratislavského Zimného prístavu a bedlivo sledovali, či na niektorom plavidle nevznikol požiar. Samozrejme, sledovanie protipožiarnej bezpečnosti nebolo jedinou úlohou prístavnej stráže. Ich úlohou bolo takisto sledovať bezpečnosť vyviazania odstavených plavidiel a tiež vyhlásiť poplach v prípade náhodného vnikania vody do plavidla, čo sa sporadicky dialo. Najčastejšie sa stávali prípady nezatvorenia kingstonových ventilov chladiaceho systému hlavného motora, alebo dôsledky náhleho vzniku netesnosti obšívky lodného telesa (korózia, prasknutý nit alebo zvar).

Na prvý pohľad by sa mohlo zdať, že v bielom, takmer idylickom nočnom tichu prístavu sa predsa nič nemôže stať, ale prax ukázala veľkú dôležitosť ostrážitej činnosti prístavnej stráže, ktorá zabránila v priebehu rokov veľkým škodám nielen na plavidlách, ale aj na bezpečnosti životov a zdravia členov lodných posádok.

Rozbíjanie ľadu

Neodmysliteľnou súčasťou činnosti v zimných prístavoch bolo lámanie ľadu pomocou prístavného remorkéra, ktorý v primeraných intervaloch križoval vody prístavných bazénov a drvil ľad na hladine jednak vlnením vody okolo trupu lode a tiež účinkom tlaku lodného telesa na ľadovú vrstvu. Pri takomto spôsobe lámania ľadu sa mohlo stať, že sa loď mohla dostať na ľadovú vrstvu, kde jednotlivé vrstvy ľadu na seba primázali. Loď sa tak mohla dostať na povrch ľadovej vrstvy a ostala by „visieť“. U lodí, špeciálne konštruovaných na lámanie ľadu, je vo vnútri lodného telesa inštalované špeciálne zariadenie – kyvadlo, ktoré loď bočne rozkývalo a takto hrubé ľady prelomilo. Podobné prípady sa stávali najmä na veľkých ľadových plochách napríklad nad priehradami, kde je tok rieky spomalený.

Neraz sa stávalo, že ľad cez noc náhle dosiahol takú hrúbku, že ráno by prístavný

remorkér riskoval pri pokuse o rozlámanie takto vzniknutej ľadovej pokrývky bazéna ťažké poškodenie hnacieho a/alebo kormidelného zariadenia. Vtedy nastúpila skupina lodníkov – členov posádok zimujúcich plavidiel – a pomocou špeciálnych píl rozpilovávali hrubé ľady najmä okolo kormových častí lodných telies, kde sa nachádzali kormidelné plutvy, lodné vrtule, kortove dýzy dokormidlovacie zariadenia a tiež okolo lopát hnacích kolies kolesových remorkérov. Voda pod ľadovou vrstvou nestála, bolo tam určité prúdenie, ktoré bolo schopné pohybovať ťažkými ľadovými kryhami a tým poškodiť citlivé časti lodného trupu. Pochopiteľne, bola to neľahká práca, vyžadujúca si maximálnu pozornosť a opatrnosť pri pohybe lodníkov po už narušenej ľadovej pokrývke prístavného bazéna. Skrátka, bola to súčasť lodníckeho umenia starostlivosti o zverené plavidlo.

Po zavedení rádiokomunikačnej rádiovéj siete medzi pobrežnou rádiostanicou OMC a samohybnými loďami ČSPD v roku 1954 sa podstatne zvýšila bezpečnosť plavby lodí zlepšením koordinácie pohybu plavidiel pri ich plavbe na toku Dunaja počas celej plavebnej sezóny. To znamenalo, že sa dalo okrem iného podstatne skôr reagovať na zmeny počasia, plavebných podmienok, teda v zimnom období aj na vývoj ľadochodu a zámrazy Dunaja. Tým sa lodným konvojom umožnilo zavčas doplávať do ochranných (zimných) prístavov a vyhľadať v nich ochranu pred poškodením ľadovými kryhami.

Pomenovanie takýchto prístavov ako „zimné“ sa počas desaťročí natrvalo vžilo do povedomia nielen lodníkov, ale aj obyvateľov prístavných miest. Vzhľadom na výrazné klimatické zmeny,³ ktorých sme v súčasnosti svedkami, je už pomerne málo pamätníkov, ktorí si „zimovanie“ lodí v prístavoch pamätajú, prípadne boli ich priamymi svedkami. Preto venujeme tento krátky príspevok obdobiu, ktoré je spomienkou na zašlé časy a pripomienkou mladšej generácii na typické ukážky lodníckeho majstrovstva.



Obr. č. 1: Ľadoborec BREZNO rozráža zamrznutý ľad na Dunaji, 1987.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeum dopravy v Bratislave

³ Známe ľadové povodne na Dunaji máme zaznamenané v rokoch 1809, 1837 a 1850. Bližšie napr. Povodne na Dunaji. In *Náš Dunaj*, 6. 10. 1992, roč. 44, č. 20, s. 3.



Obr. č. 2: Parník SÁZAVA na zamrznutom Dunaji, 1929.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeum dopravy v Bratislave



Obr. č. 3: Parník SÁZAVA na zamrznutom Dunaji.
Časť trupu lode je nad ľadovou kryhou, 1929.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeum dopravy v Bratislave



Obr. č. 4: Vlečné člny na zamrznutom Dunaji v bratislavskom prístave, 1929.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeum dopravy v Bratislave



Obr. č. 5: Zamrznutý Dunaj v roku 1929.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeum dopravy v Bratislave

Literatúra

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

BOHUNSKÝ, Juraj – PUHA, Karol. *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava : Slovart, 2012, 310 s. ISBN 978-80-556-0497-8.

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

GULDAN, Patrik. *Návrh – (podklad) na vyhlásenie ochranného pásma nehnuteľných a hnutelých národných kultúrnych pamiatok v prístave v Mestskej časti Bratislava-Ružinov: Nehnuteľné národné kultúrne pamiatky: Prístav č. ÚZPF 828/2 – 6*. Bratislava : Pamiatkový úrad SR, september 2020, 104 s. s obrazovou prílohou.

HABERLANDOVÁ, Katarína – KALOVÁ, Petra. Prístav v Bratislave [Harbour in Bratislava]. In *Pamiatky a múzeá*, 2015, roč. 64, č. 1, s. 59-63.

CHMELÁR, Vladimír. *Dunaj historický a dnešný*. Žilina : ELECTA, 1992, 158 s., ISBN 80-900457-5-8. (maj): Zima na Dunaji. In *Náš Dunaj*, 22. 2. 1982, roč. 34, č. 6, s. 2.

Povodne na Dunaji. In *Náš Dunaj*, 6. 10. 1992, roč. 44, č. 20, s. 3.

Treba vyvinúť maximálne úsilie. In *Náš Dunaj*, 7. 12. 1982, roč. 34, č. 34, s. 1.

České prameny k dějinám lodní dopravy na Dunaji*

doc. PhDr. Jan Dolák, PhD., Katedra archivnictva a muzeologie, Filozofická fakulta, Univerzita Komenského v Bratislave, jan.dolak@uniba.sk

ORCID: 0000-0002-5763-5221

Abstract: *The study of the history of shipping on the Danube is not a new topic. However, there is still a lack of a synthesizing view on this issue and the source base is fragmented in a number of smaller texts, archival collections and museum collections. The aim of this article is to map some new sources of resources, mainly in Czech archives and museums, for research, especially for the period of the 1970s and 1980s, and to suggest ways of using them.*

Keywords: *water transport, archive, museum, library*

Státní oblastní archiv v Plzni

Důležitým zdrojem pro bádání v rámci zvoleného tématu jsou fondy Státního oblastního archivu v Plzni. Jeho 3. oddělení (fondy podnikatelských a hospodářských subjektů) se nachází v Nepomuku, okres Plzeň-jih.¹ Byly prověřeny archivní fondy a sbírky bývalého podnikového archivu ŠKODA Plzeň, kde se nachází velké množství zajímavých pramenů, zejména ke stavbě říčních lodí, ale ne pro námi preferované období 70. a 80. let 20. století. Důvod je prostý. Ze znárodněných Škodových závodů byly vyčleněny komárenské loděnice a dne 1. ledna 1950 byl vytvořen samostatný podnik Slovenské loděnice. Rozsáhle se stavbou lodí zabýval PhDr. Vladislav Krátký (nar. 16. 9. 1929).² Československou plavbou na Dunaji se poměrně široce zabývá ve své diplomové práci Lenka Krátká.³ Ze zajímavých fondů důležitých pro poválečné období bych upozornil na:

Fond GŘ-Modrý. Signatura 0025/0317 Název: Loděnice Komárno. Rok 1947.

Obsah: Zřízení odd. IVK na staveništi nové loděnice, vedení provozního účetnictví.

Fond GŘ-Nár. spr. Signatura 0006/0030. Název: Komárno, loděnice – poválečná obnova výroby. Rok 1945.

Obsah: Přístav v Bratislavě, lodní ztráty, rozsah stavby a situace v loděnicích, mapky, organizace loděnic. Loděnice Škoda Mělník, Jugoslávská loděnice (Brodgradilište Novi Sad).

Fond GŘ-Skřiv. Signatura 0012/0083. Název: Loděnice Komárno – nájem. Rok 1945.

Obsah: Avízo ve věci podepsání smlouvy o nájmu loděnice v Komárně, nájemné, hl. zákazník – Dunajská paroplav. společnost v Budapešti, Živnobanka.

Fond: GŘ-VAŘ. Signatura 0074/0282. Název: Poválečné dořešení používání čs. lodí sovětskými orgány. Rok 1947.

* Článek vznikl v rámci grantu VEGA č. 1/0689/22 Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. letech 20. století (Czechoslovak cargo and passenger transport along the Danube river in the 1970s and 1980s).

¹ Za velkou pomoc při bádání děkuji Mgr. Ladislavě Nohovcové a Mgr. Janu Vaňatovi.

² KRÁTKÝ, V. Stavba lodí. In KARLICKÝ, V. et al. *Svět okřídleného šípku: koncern Škoda Plzeň 1918–1945*. Plzeň : Paseka, 1999, s. 512–516.

³ KRÁTKÁ, L. *Československá námořní plavba očima československých námořníků (1959–1989)*, Praha : Univerzita Karlova, fakulta humanitních studií. Obhájená diplomová práce, 2012. Autorka např. připomíná i osud loď Lednice, provozované právě Československou plavbou dunajskou. V červnu 1967, v souvislosti s šestidenní egyptsko-izraelskou válkou, zůstalo na Velkém Hořkém jezeře (slané jezero, které rozděluje Suezský průplav na severní a jižní část) zablokováno, resp. uvězněno, čtrnáct lodí, mezi nimi i loď Lednice. Posádky byly postupně redukovány, a nakonec v roce 1969 bylo čtrnáct kotvících lodí uvázáno bokem k sobě a na jedné z nich byla držena minimální část posádky. Počet uvězněných námořníků byl takto zredukován z původních přibližně pěti set na šedesát. Loď zde zůstala uvězněna až do jara 1975. Někdy se těmto lodím říká také „žlutá flotila“ – podle prachu z pouště, který postupně pokrýval jejich povrch.

Obsah: Vrácení dunajských lodí sovětskou vládou, úhrada za plavidla převzatá od Ministerstva námořního loďstva SSSR, pohledávky ŠZ. 1947.

Národní zemědělské muzeum v Praze

Také pátrání v archivu Národního zemědělského muzea v Praze bylo jen částečně úspěšné. Z „vodních“ fondů jsou zde k dispozici rekonstrukce voroplaveb na Vltavě, ze slovenského prostředí jsou zde k dispozici fondy aktérů, kteří se podíleli ve 30. letech 20. století na pravidelných inspekcích úřadu Československých státních lesů a statků, přesněji tamějšího generálního ředitelství. Z této doby se dochovala dokumentace plavení dřeva v oblasti Podkarpatské Rusi.⁴

Podunajské muzeum v Komárně⁵

Zde jsou uloženy:

- Podnikové vlaječky Slovenských loděnic,
- Plakáty Závodního klubu (např. z února 1961),
- Učební texty pro střední průmyslové školy obor Doprava a přeprava (např. od Vladimíra Budinského z roku 1964, Marie Voráčové z roku 1984),
- Čestné uznání lodnímu tesaři Ondrejovi Timárovi – Nejlepší pracovník roku 1955,
- Kniha od Petera Majerníka *Plavba postrkom*,
- Brožurka *Príďte medzi nás* z roku 1978,
- Sborník přednášek *Dni novej techniky o plávajúcich bagrovacích zariadeniach v dňoch 19. a 20. októbra 1976* – vydáno v Komárně 1976,
- Kniha J. Čábelka *Vodní cesty a plavba*, kalendář z roku 1998 připomínající 100. výročí založení loděnice v Komárně.

Nejzajímavějším exponátem z hlediska muzejní dokumentace⁶ je uniforma s kalhotami a brigádýrkou s tímto popisem:⁷

Tmavomodré sako patří k uniforme lodního kapitána, důstojníka ČSPD.

Materiál: tmavomodrá tesilová látka.

Popis: Dvojradové sako so siedmimi žltými kovovými gombíkmi zdobenými kotvou. Na pravom rukáve hodnostné označenie lodného kapitána – jedna širšia a dve užšie zlaté pásy.

Získané od: Štátna plavebná správa v roku 1975.

Inventárne číslo: III-5016/C

Prírastkové číslo: 1544/75

Národní technické muzeum v Praze

Zajímavý sbírkový předmět se mi podařilo objevit v NTM Praha. Model pravého kola motorového remorkéru Bobrujsk M-1:10.⁸ Jedná se nerealizovaný projekt pro vlečnou službu v dunajských kataraktech⁹ od výrobce – Výzkumného ústavu pro stavbu lodí v Praze. Plavidlo zůstalo ve stadiu projekce, ke stavbě nedošlo.

⁴ Za cenné rady děkuji PhDr. Pavlovi Doušovi, PhD. a Bc. Janě Jakubské.

⁵ Po větší komplexnost byl do tohoto textu zařazen i tento slovenský zdroj.

⁶ Cenné informace mi poskytli a sbírky předvedli historik komárenského muzea Dr. Peter Vanya, kterému tímto děkuji.

⁷ Popis je uveden v původním slovenském originálu.

⁸ Inventární číslo je 37623.

⁹ Katarakt – peřej, nízký stupňovitý vodopád, slap.

Název Model pravého kola motorového remorkéru Bobrujsk M-1:10		 37623	Inventární číslo 37623
Skupina Doprava	Uložení Externí-výstava/expozice	Datum přírůstku 20.12.1974	Přírůstkové číslo 0177/1974-12-20
Podskupina Doprava lodní	Inventarizace 10/2009	Datum nabytí 20.12.1974	
Dodavatel: Výzkumný ústav pro stavbu lodí			Způsob nabytí: D
Doklad o nabytí:			Cena: 0.00 Kč
Výrobce/autor: (projekt pro vlečnou službu v dunajských kataraktech) (výrobce)			Rok výroby: 1950 až 1970
Místo původu: Výzkumný ústav pro stavbu lodí v Praze			Stav: 2
Šířka x výška x hloubka (cm): 37 x 41,5			Hmotnost (kg):
Materiál: kov; dřevo		Barva: červená	Počet kusů: 1
		<p>Popis: Výkon remorkéru: 2 200 k Největší délka plavidla 79,3 m Délka trupu mezi svislicemi 71 m Boční šířka trupu 8,8 m Boční výška 2,85 m</p> <p>Tento remorkér byl projektován pro vlečnou službu v Dunajských kataraktech. Plavidlo zůstalo ve stadiu projekce, ke stavbě nedošlo. Koleso: klasické provedení Morganova</p>	

37623

Obr. č. 1: Evidenční karta modelu pravého kola motorového remorkéru Bobrujsk, NTM Praha

Digitální knihovna Kramerius

Významným zdrojem pramenů je dobový tisk, který je z velké části přístupný díky digitální knihovně Kramerius, provozované Národní knihovnou v Praze. Kromě Československé námořní plavby měla na našem území právo námořní plavby právě Československá plavba dunajská v Bratislavě (ČSPD). Od roku 1965 měla ve svém držení dvě kombinované lodě pro říční i námořní plavbu.¹⁰ Byly to Bojnice a Lednice, vyrobené v Maďarsku v roce 1965 a 1966. ČSPD provozovala dopravu až po ústí Černého moře a na druhou stranu až do Řezna. Celkový objem zahraničních přeprav dosahoval v polovině 80. let 2 milionů tun. Transportovala se z dovozu především železná ruda, ve vývozu ostravské černé uhlí a kapalná paliva.¹¹ V roce 1974 byl pod číslem 126 novelizován původní zákon 26/1964 o vnitrozemské plavbě, kterým se doprava a přeprava na Dunaji řídila.

Pro starší období poskytují cenné informace články v těchto výtiscích novin, případně knihy:

Čas. V Praze: Jan Herben, 20. 08. 1921, 31 (194), s. 6-7. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:27b33830-8be1-11e9-b844-5ef3fc9ae867>

Venkov: *orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 25. 10. 1935, 30 (249), s. 8. ISSN 1805-0905. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:8b808e90-5ac7-11e8-87e4-5ef3fc9ae867>

Venkov: *orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 22. 01. 1943, 38 (17), s. 7. ISSN 1805-0905. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:81834830-5f7f->

¹⁰ PACOVSKÝ, J. *Mořští vlci na Blaníku*. Praha: Albatros, 1976. s. 17 a 99.

¹¹ KUBEC, J. *Doceníme vodní dopravu? In Lidé + země: ročenka populární vědeckého zeměpisného a cestopisného měsíčníku*, 1985, č. 1, s. 79-90.

11e8-8c53-005056825209

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 25. 10. 1935, 30 (249), s. 8. ISSN 1805-0905. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:8b808e90-5ac7-11e8-87e4-5ef3fc9ae867>

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 16. 02. 1937, 32 (40), s. 9. ISSN 1805-0905. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:88405160-59fb-11e8-b415-5ef3fc9bb22f>

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 19. 01. 1934, 29 (15), s. 7. ISSN 1805-0905. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:2a8a5220-20ce-11e8-8485-5ef3fc9ae867>

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 15. 01. 1938, 33 (12), s. 6. ISSN 1805-0905. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:ff5d4e40-5890-11e8-afe6-005056825209>

První československý plán: Předpoklady a úkoly zákona o dvouletém hospodářském plánu : [Vyšlo ke dni 28. října 1946]. Praha : Orbis, 1946, s. 77. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:3cbe9180-a30a-11e4-94a8-005056827e51>

Národní shromáždění republiky Československé v druhém desetiletí (1928-1938). V Praze : Předsednictvo poslanecké sněmovny, 1938, s. 579. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:ac668d1d-c98e-4690-a875-e5ae1abe4060>

<https://ndk.cz/search?q=slovensko%20lodn%C3%AD%20doprava>

ŠVARC, Václav – KUBELA, Přemysl – KRUM, Gustav. *Na vlnách řek a oceánů: vybrané kapitoly z dějin mořeplavby : pro čtenáře od 12 let.* Praha : Albatros, 1984, s. 189. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:06e049e0-9f4c-11e3-8e84-005056827e51>

Lidové noviny. Brno: Vydavatelské družstvo Lidové strany v Brně, 06. 01. 1935, 43 (9, ranní vydání), s. [1]. ISSN 1802-6265. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:83e84a27-f7da-42bf-bdef-136a342b9846>

Rozkvět – Česká selka: obrázkový týdeník. Brno: Novina, 14. 02. 1935, 1935 (7), s. 2. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:e6e55110-2106-11ea-a2bf-5ef3fc9ae867>

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 29. 02. 1928, 68 (60), s. 7. ISSN 1214-1240. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:e06260c0-8bb3-11e7-befd-005056827e51>

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 12. 05. 1901, 41 (130, ranní vydání), s. 2. ISSN 1214-1240. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:1b5f4ac0-126b-11e7-981b-005056825209>

VTM. Věda a technika mládeži: čtrnáctideník pro polytechnickou výchovu. Praha : Mladá fronta, 29. 01. 1954, 8 (3), s. 75. ISSN 0322-9017. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:1dfb3bb0-7bb2-11e9-ba7f-005056827e51>

Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické. V Praze: [s. n.], 28. 10. 1956, 36 (301), s. 3. ISSN 0032-6569. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:857ef246-c737-4774-8c3f-859d11cf4baa>

Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické. V Praze: [s. n.], 16. 10. 1955, 35-36 (287), s. 5. ISSN 0032-6569. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:38d0e9eb-8aa3-4e64-8940-0884a986c61c>

Cesta míru: týdeník Krajského výboru Komunistické strany Československa v Liberci. Liberec : KV KSČ, 1955 (86), s. 3. ISSN 0411-6364. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:133cea40-3b93-11e7-82f0-005056822549>

Pro námi sledované období – 70. a 80. léta 20. století – mne zaujal článek od budapeštského zpravodaje Gejzy Vilčeka s názvem *U Zlaté brigády*, pojednávající o jeho návštěvě na dunajských

vlečných člunech, bagrech a ledoborcích. Mapoval práci maďarského podniku Říční regulace a těžba písku.¹²

Sofijský zpravodaj Zdeněk Provazník se v článku *Po Dunaji plavou miliony* zabývá „životem a prací na velké vodní magistrále“. Autor nás seznamuje s bulharským přístavem Lom, ve kterém měla svoje zastoupení i Československá plavba dunajská. Článek je kvalifikovaným apelem k většímu rozvoji dopravy po vodě.¹³

Deník Československé strany lidové – *Lidová demokracie* nás v drobnějším článku, převzatém z ČTK, informuje, že za první tři roky 6. pětiletky (1976 – 1980) přepravili lodníci Československé plavby dunajské 7,5 milionu tun zboží, což je o 100 tisíc tun více než bylo plánováno. Plánované vybudování děl Gabčíkovo-Nagymaros umožní po celém úseku dvousměrnou plavbu po celých 24 hodin denně a dopravní doba mezi Bratislavou a Budapeští se zkrátí o 40 %. Význam veletoku se zvýší ještě vybudování propojené vodní cesty Rýn-Dunaj o celkové délce 3500 kilometrů. Propojí Severní a Černé moře a bude procházet třinácti hospodářsky významnými státy kontinentu.¹⁴

Digitální databáze jsou důležitým zdrojem,¹⁵ a to nejen pro tematiku lodní dopravy, a je třeba je plně využívat. Měly by však být rozvíjeny ve striktně jednotné a kompatibilně rovině, zejména pokud jsou podporovány z veřejných zdrojů.

Seznam použitých zdrojů:

Tištěné zdroje:

KRÁTKÁ, Lenka *Československá námořní plavba očima československých námořníků (1959–1989)*. Praha : Univerzita Karlova, fakulta humanitních studií. Obhájená diplomová práce, 2012.

KRÁTKÝ, Vladislav. Stavba lodí. In KARLICKÝ, Vladimír et al. *Svět okřídleného šípů: koncern Škoda Plzeň 1918–1945*. Plzeň : Paseka, 1999, s. 512-516. ISBN 80-7185-269-4.

KUBEC, Jaroslav. Doceníme vodní dopravu? In *Lidé + země: ročenka populárně vědeckého zeměpisného a cestopisného měsíčníku*, 1985, č. 1, s. 79-90. ISSN 0457-7841.

PACOVSKÝ, Jaroslav. *Mořští vlci na Blaníku*. Praha : Albatros, 1976.

Elektronické zdroje

Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické. V Praze: [s. n.], 16. 11. 1973, 53-54 (273), s. 6. ISSN 0032-6569. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:01f13d50-82c7-11e8-ad64-005056825209>

Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické. V Praze: [s. n.], 19. 12. 1974, 54-55 (299), s. 6. ISSN 0032-6569. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:4458de00-82e0-11e8-be68-5ef3fc9bb22f>

Lidová demokracie: orgán Československé strany lidové. Praha: Nakladatelství Lidová demokracie, 20. 01. 1979, 35 (17), s. 3. ISSN 0323-1143. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:6d351230-dde6-11e6-9964-005056825209>

Seznam děl nedostupných na trhu – více na: <https://sdnnt.nkp.cz/sdnnt/home>

¹² Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické. V Praze: [s. n.], 16. 11. 1973, 53-54 (273), s. 6. ISSN 0032-6569. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:01f13d50-82c7-11e8-ad64-005056825209>

¹³ Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické. V Praze: [s. n.], 19. 12. 1974, 54-55 (299), s. 6. ISSN 0032-6569. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:4458de00-82e0-11e8-be68-5ef3fc9bb22f>

¹⁴ Lidová demokracie: orgán Československé strany lidové. Praha: Nakladatelství Lidová demokracie, 20. 01. 1979, 35 (17), s. 3. ISSN 0323-1143. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:6d351230-dde6-11e6-9964-005056825209>

¹⁵ Velmi zajímavý a přínosný je český Seznam děl nedostupných na trhu – více na <https://sdnnt.nkp.cz/sdnnt/home>

Pltníctvo v tradičnej kultúre Slovenska*

Juraj Janto, PhD., Katedra archeológie a kultúrnej antropológie FiF UK, Gondova 2, 811 02 Bratislava, Slovenská republika, juraj.janto@uniba.sk

ORCID: 0000-0001-5502-2723

Abstract: *As an archaic and simple form of transporting timber, goods and people, timber rafts and timber rafting have occurred (and still occur) in various forms in many countries around the world. In each of them, the socio-historical context and natural conditions have given them their own specific form. This was also true for Slovak timber rafting, which in at least the 8th century (from the 11th century to the beginning of the 20th century) was an important and often the main way of transporting timber, goods and people along the Váh, Hron, Orava, Kysuce, Poprad and Dunajec rivers. It reached its greatest extent on the Váh and timber rafting in the Liptov villages was an important way of livelihood for its inhabitants. In the text of the study we briefly discuss the history of timber rafting in Slovakia, the work and life of rafters and other phenomena that accompanied this special cultural phenomenon.*

Keywords: *timber rafting, timber rafts, water transport, rivers, folk culture*

Voda v tradičnej kultúre

Voda je jedným zo základných predpokladov biologického života a jej príjem je nevyhnutný pre človeka, živočíchov i rastliny. Nie je však len fenoménom prírodného prostredia, ale je tiež významným aspektom kultúry. V minulosti, v predindustriálnej spoločnosti, boli ľudia oveľa viac spätí s prírodnými javmi a bytostne prežívali závislosť na nich. Platilo to aj pre vodu. Voda v tradičnej kultúre slúžila (a slúži) na priamu konzumáciu ľudí, napájanie zvierat, zavlažovanie plodín, na prípravu jedál, lov rýb, na očistu, ako zdroj energie (mlyny, píly, hámre, valchy), pri výrobe a spracovaní produktov, v rituáloch a liečení. Bola obsahom folklóru (napr. v pranostikách) a predstáv (napr. o vodníkoch), ale aj zdrojom nebezpečenstva (záplavy, utopenia).

V neposlednom rade bola voda tiež hranicou, prekážkou, ktorú bolo potrebné prekonať i spojitom, keď slúžila ako prostriedok dopravy tovarov i osôb. Na prechod cez nie príliš hlbokú vodu alebo močaristý terén sa používali chodúle; pohyb po zamrzutej vode uľahčovali zase snežnice (*krne*) a dopravu po nej sane. Prechod cez potok, rieku a pod. uľahčovali lávky – jednoduché drevené mostíky z okresaných brvien a dosák a väčšie mosty z drevených trámov, priečne pokrytých doskovými mostinami so zábradlím; zložitejšie boli kamenné klenbové mosty. Prepravu z jedného brehu rieky na druhý umožňovali aj kompy. Tvorili ich najčastejšie dva člny, na ktorých boli ako podlaha položené hrubé dosky so zábradlím. Dopravu po vode zabezpečovali jednoduché člny vydlabané z jedného kmeňa – monoxyly. Začiatkom 20. storočia prenikajú na slovenský vidiek aj doskové člny. Veľmi dôležitým a významným javom slovenských riek bola doprava prostredníctvom pltí.

* Štúdia bola vypracovaná v rámci riešenia projektu VEGA (1/0689/22) Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia (Czechoslovak cargo and passenger transport along the Danube river in the 1970s and 1980s).



Obr. č. 1: J. Tatár: Pltníci na Váhu pri Strečne, 30. roky 20. storočia. Zdroj: www.slovakiana.sk

Pltníctvo na Slovensku¹

Pltníctvo predstavovalo na Slovensku viac ako osemstoročný fenomén (od minimálne 11. storočia do 40. rokov 20. storočia) osobitej kultúry – práce a s ňou spojených ďalších prejavov (zvykov, folklóru, sociálnych vzťahov). Hoci sa ako spôsob dopravy osôb a tovarov vyskytovalo aj v iných krajinách² a plť³ patrí medzi jednoduché celosvetovo rozšírené univerzálne plavidlá, konkrétne geografické a dejinné faktory vytvorili špecifickú podobu slovenského pltníctva. Plte sa bežne plavili po Váhu, Hrone, Orave, Kysuci, Poprade a Dunajci (ojedinele sa objavili i na ďalších riekach); na Váhu takmer po celý rok, od jari do jesene. Z Váhu a Hrona viaceré plte pokračovali ďalej v plavbe po Dunaji.

Rozvoj pltníctva súvisel s priaznivými hydrologickými podmienkami splavných riek, dopytom po drevnej surovine a (až do rozvoja železničnej dopravy v poslednej tretine 19. storočia) s rýchlosťou i relatívnou pohodlnosťou a bezpečnosťou vodného transportu tovarov i osôb po riekach. Najstarší známy historický doklad o pltníctve sa nachádza v listine Gejzu I. o zriadení opátstva v Hronskom (pôvodne Svätom) Beňadiku z roku 1075. Panovník v nej udeľuje kláštoru právo vyberať mýto za plte plaviace sa po Hrone.⁴ Hoci najstaršie nepriame doklady o pltníctve na Váhu máme až z 13. storočia z výsadných listín liptovských mestečiek a priame až zo 14. storočia, môžeme predpokladať, že tu existovalo už skôr.

Pltenie dreva bolo pravdepodobne do 14. storočia bez výraznejších obmedzení. Mýto, ktoré sa uvádza v darovacej listine kláštora v Hronskom Beňadiku sa týkalo tovaru prevážaného na pltiach, ale nie samotných plavidiel.⁵ Plavba po riekach sa neskôr stala ďalším zdrojom vítaných

¹ Problematiku slovenského pltníctva komplexne spracoval Miroslav Anton Huska (1905 – 1975), redaktor, múzejný pracovník, etnograf a folklorista. (MICHÁLEK, J. Huska, Miroslav Anton. In *Encyklopédia ľudovej kultúry* 1. Bratislava : Veda, 1995, s. 190.) Narodil sa v rodine pltníkov a v kolíske pltníctva – na Liptove (v Liptovskom Michale). Pri spracovaní problematiky realizoval archívne výskumy, etnografické terénne výskumy (rozhovory s pltníkmi), využil staršie publikované práce i vlastnú rodinnú skúsenosť. (HUSKA, M. A. *Slovenskí pltníci*. Martin : Osveta 1972, s. 8). Výsledkom jeho bádania bola kniha *Slovenskí pltníci. Život, práca a kultúra slovenských pltníkov* (1972). V roku 1977 vyšla kniha *Letia plte dole Váhom... (Pltníci na slovenských riekach)*, v ktorej je doplnený folklórny materiál, skrátený a upravený text predošlej publikácie (pozri tiež HUSKA, M. A. *Letia plte dolu vodou... (Pltníci na slovenských riekach)*. Bratislava : Tatran, 1977, s. 258). Ďalší náš text vychádza predovšetkým z týchto publikácií.

² Dňa 1. decembra 2022 na Zoznam nehmotného kultúrneho dedičstva UNESCO pribudlo pltníctvo ako spoločná nominácia Českej republiky, Lotyšska, Nemecka, Poľska, Rakúska a Španielska. Timber rafting, dostupné online [cit. 5. 12. 2023]: <https://ich.unesco.org/en/RL/timber-rafting-01866>.

³ Plť je vo všeobecnosti plavidlo z guľatiny, trámov alebo dosiek. PRANDOVÁ, E. Plť. In *Encyklopédia ľudovej kultúry* 2. Bratislava : Veda, 1995, s. 46.

⁴ Podľa historika R. Marsinu je údaj o vyberaní celého mýta v listine sfaľovaný, podľa neskoršej originálnej pápežskej listiny išlo len o tretinu mýta. V každom prípade je údaj o výskyte pltníctva na Hrone hodnoverný. HUSKA, *Slovenskí pltníci*, s. 66.

⁵ Tamtiež, s. 158.

príjmov pre zemepánov i stolice, a tak pltníci čelili rôznym poplatkom, daniam a mýtam. Uhorský krajinský snem musel už od 1. polovice 17. storočia zasahovať proti obmedzovaniu slobodného pltenia na Váhu a Hrone. Od polovice 19. storočia sa na pltenie vyžadovalo osobitné povolenie.⁶



Obr. č. 2: Pltníctvo na Hrone medzi Breznom a Zvolenom. Podbrezová, začiatok 20. storočia.
Zdroj: Horehronské múzeum, Brezno

Pltenie dreva a iných tovarov bolo súčasťou aj poddanských povinností, pracovnej renty (roboty). Zvlášť po skončení tureckej okupácie južného Uhorska sa zvýšil dopyt po drevnej hmote. Muži pltníčili, ženy, starší i deti obrábali polia. Plť predstavovala samotné plavidlo i mieru dreva, zaznamenanú aj v urbárskych povinnostiach (jedna plť predstavovala asi 15 kusov dlhého dreva, a teda hmotu asi 20 – 30 m³).⁷ Po zrušení poddanstva pltníci pracovali pre podnikateľov, ktorí sprostredkovali obchod s drevom. Najrozsiahlejšie bolo pltníctvo na Váhu a pre viaceré liptovské obce to bol charakteristický a kľúčový spôsob obživy jej obyvateľov. Zruční pltníci z Liptova sa uplatňovali aj na Hrone a Poprade už od 15. storočia.⁸ Východiskovou lokalitou vážskeho pltníctva bol Liptovský Hrádok, v 16. storočí centrum obchodu s drevom.

Pre hronskú pltnicu bol východiskom Bacúch, odkiaľ Horehronci splavovali plte do Banskej Bystrice – Radvane. Tam ich prevzali muži z Liptova alebo Kríža (Žiaru) nad Hronom, previazali ich do zväzkov a plavili sa s nimi ďalej až do Dunaja.⁹ Plavba na Hrone nikdy nedosiahla taký rozmach ako vážska pltnica, najmä z dôvodu toku Hrona a potreby dreva z miestnych lesov pre tamjšie horehronské hutníctvo. Pltníctvo na Orave a Kysuci malo tiež sezónny charakter a bolo podriadené potrebám vážskej vodnej cesty. Orava bola dôležitou predovšetkým pre transport soli z baní v Poľsku. Významnou obchodnou trasou do Poľska bol v 17. a 18. storočí Poprad a Dunajec, po ktorých pltili tovary predovšetkým liptovskí pltníci až do Varšavy (po Visle). V polovici 19. storočia časté povodne a rozrušenie koryta obmedzili splavnosť Popradu.¹⁰

⁶ Tamtiež, s. 160-161.

⁷ Tamtiež, s. 151.

⁸ HUSKA, *Slovenskí pltníci*, s. 9.

⁹ Posledné pltenie sa na Hrone uvádza k roku 1942. Tamtiež, s. 139.

¹⁰ K dôležitým centram pltníctva patrili: v povodí horného Váhu Kráľova Lehota, Liptovský Hrádok, Paludza, Ružomberok, Kraľovany, na strednom Považí Lúčka, Hričov, Bytča, Podvažie, Púchov, na hornom Hrone Bacúch, Brezno, Slovenská Lupča, na strednom Hrone Zvolen, Žiar nad Hronom, Žarnovica, Hronský Beňadik, v povodí Oravy a Kysuce Námestovo, Nižná nad Oravou, Tvrdošín, Čadca a v povodí Popradu a Dunajca Podolíneč, Ľubovnía, Červený Kláštor. PRANDOVÁ, E. Pltníctvo. In *Encyklopédia ľudovej kultúry 2*. Bratislava: Veda, 1995, s. 47.



Obr. č. 3: Pltníctvo na Dunaji, 40. roky 20. storočia. Zdroj: Ľubovnianske múzeum

Príprava a typy plŕí

V Liptove pltníctvo stratilo charakter sezónnosti a stala sa v podstate z neho celoročná práca – v zime boli pltníci zamestnaní pri ťažbe a príprave dreva.¹¹ Na jar sa na *plŕovisku*, *plavisku*, teda na plytkom rovnom brehu, triedilo pripravené zvezené či splavené drevo. Pltníci – na Váhu išlo o desať- až tridsaťčlenné kolektívy – vybrali vhodné drevo a z neho zbíjali (skladali) plte. Z kôry olúpané aspoň rok odstáté brvná k sebe ukladali tak, že na krajoch boli rovné tenšie kusy a v strede hrubšie. Nerovné kusy prikresali, aby medzi brvnami neboli veľké medzery. Do predného i zadného konca plte vyhĺbili kadlub, do ktorého zapustili na polovicu prepílené menšie brvno – *prílatok*, *priemu*. Prílatky k brvnám pripevňovali drevenými i železnými klinmi a húžvami. Do stredu prílatkov sa pripevnila drevená násada – *kúzeľ*, na ktorú sa nasadilo veslo. To sa skladalo zo 6 až 8 m dlhej ťrde, ktorej dve tretiny vyčnievali nad plŕou a na nej pripevnených dvoch kusoch trojuholníkovej dosky *náperku*.¹²

Existovalo viacero typov plŕí, základným bola *jedinka* (a) zbitá z 10 – 16 kusov brvien rovnakej dĺžky (12 až 18 m) tak, aby celková šírka plavidla bola 4 – 5 m. Slúžila na prepravu reziva alebo tovarov a viedli ju dvaja pltníci – predný a zadný. *Zväzok* (b) bolo spojenie dvoch prípadne i troch (*trojka*) plŕí širšími koncami s dĺžkou 27 – 34 m. Plte sa zväzovali pomocou húžiev. Takéto plavidlo slúžilo na diaľkový vodný transport a viedli ho dvaja či traja pltníci. *Cúg* (c)¹³ sa skladal z dvoch zväzkov, ktoré boli k sebe zviazané bokmi a medzi ich koncami bola ešte vklepená a priviazaná ďalšia plŕ. Plte sa zväzovali do *cúgu* v Komárne na plavbu po Dunaji, aby ľahšie odolávali nárazom vln z lodí. Viedlo ho až osem pltníkov. Na kratšie vzdialenosti, najčastejšie na dopravu dreva z horských prítokov v údolných skladoch na hlavné vážske plŕoviská, sa využívali aj kratšie plte. *Plŕtka* (alebo *točka*) (d) bolo krátke (3 – 4 m) plavidlo, ktoré vzniklo spojením 6 až 8 rôzne dlhých brvien v tvare prstov na ruke. *Koza* (*pouplŕ*) (e) bolo zase plavidlo z 10 až 20 brvien nerovnej dĺžky. Krátke plte, ktoré viedol jeden pltník, mali brvná v prednej časti upevnené s na ne pribitou kladou a ich zadná pohyblivá časť bola spojená lanom, aby sa dali ľahšie rozobrať. Všetky uvedené typy (okrem cúgov) plŕí boli známe na Váhu už v 18. storočí.¹⁴ Obdobné druhy plavidiel existovali aj na Hrone, Orave a Kysuci. Na rieke Poprad sa plavili doštené (z hrubých dosiek), trámové (zbité zo špeciálne upravených trámov) a guľatinové plte. Za sebou zviazané plte sa nazývali *tratva*.¹⁵

¹¹ HUSKA, *Slovenskí pltníci*, s. 9.

¹² Tamtiež, s. 115; s. 122-123.

¹³ Na Hrone sa ako cúg označoval celý transport plŕí. PRANDOVÁ, E. *Plŕ*, s. 46.

¹⁴ HUSKA, *Slovenskí pltníci*, s. 117-119.

¹⁵ PRANDOVÁ, E. *Plŕ*, s. 46.

Práca a život pltníkov

Zostrojenú plť spustili po navlhčených brvnách do plytkej vody a vykonali na nej ešte posledné úpravy. Na *zvážku*, plavidle, ktoré slúžilo na diaľkové plavby a skladalo sa z dvoch alebo troch plťí, postavili z dosák búdu (*kolibu*), ktorá slúžila ako komora pre zásoby potravín (najmä jačmenných krúp, zemiakov, strukovín, baraniny, slaniny, bryndze, soli, pálenky), na uskladnenie riadu, šiat, prípadne i ako útulok pred nečasom. Pred kolibou bolo ohnisko. Tovar bol uložený na hranoloch a rovnomerne rozmiestnený po celej plťi.¹⁶ Oblečenie pltníkov bolo klasickým tradičným odevom regiónov, z ktorých pochádzali – ľanová košeľa, súkenné nohavice, opasok, lajblík alebo kožuštek, kabanica alebo huňa, široký klobúk a plátenná tanistra. K ich výstroju patrili sekera a nebožiece, rezervné kliny, kolíky, húžvy, potrebné na zostrojenie, opravu či rozobratie plte.¹⁷

Vychystané a naložené plte stáli *pribité* pri brehoch predkom proti toku pripravené na *let* – plavbu po rieke. Po povelu *faktora* – vedúceho pltníkov a organizátora plavieb¹⁸ – začali prední pltníci obracať plte v smere toku Váhu. Liptovské plte sa vždy plavili viaceré – v *krdli*. Skúsený predný pltník viedol plť, zadný mu pomáhal. Zadným pltníkom mohol byť *učeň* – chlapec od 14 – 15 rokov, starý muž, príp. i manželka *predníka* alebo jeho dcéra. Na *zvážkoch* s veľkými nákladmi pomáhal ešte aj tretí pltník.¹⁹ Plte sa plavili v strede prúdu rieky, na *vrkoči*, kde bola plavba rýchla a bezpečná. V niektorých zložitých úsekoch viedli plť aj priečne. Predný pltník komunikoval so zadným pomocou gest hlavou, rukami a krátkymi slovnými povelmi.²⁰ Ovládať plť si vyžadovalo zručnosť a dlhoročné skúsenosti zo správania sa vodného toku v jednotlivých miestach i ročných obdobiach.

Strava na pltníci pozostávala zo zemiakov, halušiek, bryndze, baraniny, jačmenných krúp, slaniny a pálenky. Spetrovali si ju rybami, ktoré v rieke chytili. Na noc plte kotvili na stálych miestach na brehoch prostredníctvom lán (húžiev z lieskového prútia, neskôr drôtených).²¹

Po doplávaní do Komárna sa plte vytriedili a časť z nich spojili do zložených častí, *cúgov*. Takéto široké *zvážky* boli pripravené aj na plavbu pod Dunaji. Pltníci tovar poprekkladali a rovnomerne plavidlo zaťažili. Spojené plte ďalej viedli len *predníci*, kým zadní pltníci sa vrátili domov; najčastejšie pešo, prípadne s využitím furmanov. Cesta z Komárna cez Nové Zámky, Zvolen do Ružomberka im pešo trvala niekoľko dní. Od poslednej tretiny 19. storočia začali využívať na cestu železnicu.²²

Pri plavbe na pltníkov číhali mnohé nebezpečenstvá, predovšetkým miesta s prudkým tokom, vodnými vírmi, spod hladiny vody vystupujúcimi vrstvami a nánosmi, skalami vyčnievajúcimi do rieky. Na Váhu boli povestnými skalné bralá Besná a Margita (v smere toku rieky) pri Strečne v súčasnom meandri Krivé (odstrelené v roku 1937 pri budovaní tunela). Kritické boli na Váhu aj meandre pri Kraľovanoch, sútok s Kysucou pri Budatíne. Problémy pre pltníkov prinášali aj riečne mlyny, ktoré stáli na člnoch a k brehu boli pripevnené lanami či reťazami (takéto súvislé „pásmo“ mlynov bolo od Hlohovca do Komárna). Niektorí ziskuchtiví mlynári vraj naschvál nastavili člny alebo laná do plavebnej dráhy plavidiel tak, aby potom mohli od pltníkov vymáhať náhradu škody.²³ Komplikáciu pre plavbu predstavovali aj mosty, kde museli pltníci dávať pozor, aby nenarazili do ich konštrukcie, a kompy, ktoré využívali oceľové laná natiahnuté

¹⁶ HUSKA, *Slovenskí pltníci*, s. 125.

¹⁷ Tamtiež, s. 126.

¹⁸ Faktor dohadoval prácu s objednávateľmi – obchodníkmi, uzatváral zmluvy. Pltníkov zjednával do partie na Mateja (24. 2.) v krčme. Vyúčtovanie sa robilo na Michala (29. 9.). Tamtiež, s. 127.

¹⁹ Tamtiež, s. 127.

²⁰ Tamtiež, s. 128.

²¹ Tamtiež, s. 129-130.

²² Tamtiež, s. 132.

²³ Tamtiež, s. 133.

krížom cez rieku.²⁴ Voda riek bola pre pltníkov buď *dobrá*, na ktorej sa bezpečne dalo plaviť a *planá (zlá, mrcha)*, väčšinou prívalová, prudká a teda nebezpečná. Ideálna výška hladiny bola okolo 90 cm, *deviatka*, hlbšia voda bola už horšia.²⁵



Obr. č. 4: Kopa v Brodskom, 1. polovica 20. storočia. Zdroj: Záhorské múzeum, Skalica

Súčasťou osobitého života pltníkov boli aj rôzne zvyky a rituály. Napríklad novonarodeného chlapca zvykli niekde (Varín, Strečno) položiť na pekársku lopatu, alebo na veslo, vystrčiť von z domu smerom k Váhu a vyloviť želanie, aby bol z neho pltník. Povolanie pltníka mala zabezpečiť aj stružina alebo časť z vesla v prvom kúpeli dieťaťa, alebo omočenie vodou z Váhu.²⁶ Osobitné zvyky, tzv. pltnický krst, sa viazali k prvej plavbe dospelávajúceho chlapca, ktorý sa s otcom zaúčal do budúcej práce. Aj po získaní potrebných skúseností nasledoval ďalší, tzv. krst na predníka. Spočíval v tom, že adepta, dovtedajšieho zadného pltníka, prevalili cez klát a lieskovicou ho udreli toľkokrát, koľko bolo nebezpečných miest na Váhu. Nový predník potom pohostil ostatných pálenkou.²⁷ Z hľadiska mágie začiatku bola dôležitou aj prvá pltnica v roku. Keďže sa konala na jar, bola aj, pre množstvo prívalovej vody z úbočí hôr, obzvlášť nebezpečná. Súčasťou rituálov pred jej začiatkom boli aj prosby k sv. Klimentovi, patrónovi pltníkov, posvätené koláče a pod.

Podľa záznamu cirkevného kronikára zo Sv. Michala z 18. storočia, zosnulého pltníka omyli vážskou vodou, na truhle ležal *náperok* (z vesla), húžva a sekerka a na poslednej ceste ho vypevadili druhovia so zástavou sv. Klimenta. S mŕtvym sa nad hrobom rozlúčil najstarší pltník, richtár Pltnického bratstva Liptova, ktoré vdove po jej členovi poskytlo peňažnú výpomoc. Pokiaľ pltník zahynul na rieke, čo nebolo zriedkavé, doma mu vystrojili symbolický pohreb, pri ktorom vložili do truhly zem z miesta nešťastia, veci pozostalého a tie, ktoré voda vyplavila. Spomienkou na pltníkov, ktorí zahynuli v danej sezóne, bolo na Liptove spúšťanie vencov po poslednej plavbe v roku. Od druhej polovice 19. storočia sa stalo súčasťou cirkevných obradov na Dušičky.²⁸

Fenomén pltníctva rezonuje aj vo folklóre – v ľudových piesňach so sociálnou (s prvkami

²⁴ Tamtiež, s. 134-135.

²⁵ Tamtiež, s. 139-140.

²⁶ Tamtiež, s. 167-168.

²⁷ Tamtiež, s. 132.

²⁸ Tamtiež, s. 177.

zbojnických motívov) a ľúbostnou tematikou²⁹ a v prozaických útvaroch – najmä v povestiach, rozprávaniach zo života a v humoristických rozprávaniach.³⁰

Doprava tovarov a osôb na pltiach

Pltníctvo slúžilo predovšetkým na transport drevnej hmoty. Z bohato zalesnených oblastí horných tokov Váhu, Hrona a ďalších riek sa drevo dopravovalo do južných nížinných oblastí Uhorska, kde rozsiahle lesy v súvislosti s činnosťou človeka už dávnejšie vymizli. Transport guľatiny prebiehal v podobe samotných pltí, ktoré boli plavidlom i tovarom zároveň. Na konci plavby sa plte rozobrali a drevo z nich sa použilo. Okrem samotných pltí sa na nich prepravovalo aj rezivo – dosky, laty a hranoly; šteky (koly pre upevnenie viniča) a iné polotovary. Po vzniku Československa v roku 1918 sa transport dreva plavbou obmedzuje už len na vnútroštátne úseky a od 30. rokov už len na kratšie vzdialenosti. Plte slúžili aj na dopravu produktov a výrobkov. Prepravovali sa plodiny a potraviny ako obilie, hrach, kapusta, lesné plody, huby, ovocie, ovčí syr, bryndza, maslo, oštiepky, solené mäso, ľanový olej, med medovina, slivovica; tiež jarabice, tetrovy, čvíkoty, ryby. Z výrobkov to boli kože, vlna, plátno, súkno, modrotlač, koberce, haleny, košíky, metly, šindle, kolesá, sudy, riad, korytá, krosná, truhly, sudy, keramika.

Tovar sa dopravoval predovšetkým na trhy a jarmoky v Pešti, Viedni (zvyčajne v Seredi sa prekladal na furmanské vozy), na Dolnej zemi. Okrem produktov a výrobkov obyvateľov, dopravu využíval aj erár, hámre, manufaktúry a fabriky. Prevažali sa zbrojné zásielky (rúry na delá a pušky, strelný prach), medené platne, železiarske a hutnícke výrobky z Horehronia (ktoré sa na vozoch priviezli do Liptovského Mikuláša alebo Ružomberka). V prevážaní poľskej soli z hlavného skladu v Tvrdošíne mala dôležitý význam rieka Orava.³¹

Plte boli aj dôležitou súčasťou osobnej dopravy. K historicky známym osobnostiam, ktoré využili ako jeden z prvých takýto transport, patril v 17. storočí uhorský palatín František Vešeláni. Jánošík sa pri výsluchu priznal, že pod Strečnom ozbíjal oravského farára z Dlhej, ktorý sa plavil na plti, a neskôr pri Kraľovanoch farárovi manželku zo Sv. Jána.³² V roku 1802 využil plť arciknieža Jozef, ktorý sa po návšteva Spiša a Vysokých Tatier plavil z Liptovského Hrádku až do Komárna. Jeho sprievod mal osem zväzkov (16 pltí) a viedli ho skúsení pltníci z Važca a Liptovskej Porúbky.

Do slovenských národných dejín sa zapísala cesta národnej inteligencie (Š. M. Daxner, M. M. Hodža, J. Francisci, C. Zoch, J. Matúška, A. H. Škultéty, A. Krčméry) do Čachtíc na valné zhromaždenie Tatrína v auguste 1947, na ktorom sa rozhodlo o zavedení nového spisovného jazyka. Účastníci si najali dve plte, na ktorých sa plavili z Vrbice (dnes časť Liptovského Mikuláša) do Nového Mesta nad Váhom. Štefan Marko Daxner sa oneskoril a musel v Ondrášovej naskakovať na plaviacu sa plť. Veselú udalosť zažili členovia výpravy aj pri Trenčíne, kde pri vystupovaní na breh počas krátkeho oddychu padol Augustovi Horislavovi Škultétymu do vody dáždnik.³³ Ján Botto vo svojej básnickej skladbe Margita a Besná pripomína udalosť významnej plavby národovcov, keď píše, že na plti „*bolo to Slovensko celô*“. Na zväzku pltí s došteným domcom sa v roku 1855 plavil do Belehradu aj maliar Jozef Božetech Klemens, ktorý tam pre existenčné problémy doma prijal miesto učiteľa kreslenia.³⁴

²⁹ PRANDOVÁ, E. Pltnícke piesne. In *Encyklopédia ľudovej kultúry* 2. Bratislava : Veda, 1995, s. 47.

³⁰ HUSKA, *Slovenskí pltníci*, s. 179-214.

³¹ Tamtiež, s. 88-94.

³² Tamtiež, s. 55.

³³ Tamtiež, s. 217-218.

³⁴ Tamtiež, s. 55.



Obr. č. 5 a 6: Pltníci pri Trenčíne, 20. – 30. roky 20. storočia. Zdroj: Trenčianske múzeum, Trenčín

Záver

S rozvojom železníc doprava dreva, tovarov i osôb na pltiach ustupuje. Ďalšou prekážkou bola výstavba vodných priehrad, ktoré obmedzili splavnosť vodných tokov. To všetko viedlo v 30. – 40. rokoch 20. storočia k postupnému zániku pltníctva ako pravidelného dôležitého spôsobu transportu. Neskôr sa plavba plťami vyskytuje na Slovensku už len ako rekreačno-turistický a spoločenský prvok, známy aj v súčasnosti (dlhodobá a pravidelne na Dunajci).

Plte a pltníctvo sa ako archaická a jednoduchá forma dopravy dreva, tovarov a osôb vyskytovala (a stále vyskytuje) v rôznych formách v mnohých krajinách sveta. V každej z nich malo vďaka spoločensko-historickému kontextu a prírodným podmienkam svoju špecifickú podobu. Platilo to aj pre slovenské pltníctvo, ktoré najmenej osem storočí (od 11. do takmer polovice 20. storočia) bolo významným a často i hlavným spôsobom dopravy dreva, tovarov i osôb po tokoch Váhu, Hrona, Oravy, Kysuce, Popradu a Dunajca. Najväčší rozsah dosiahlo na Váhu a pltníctvo v liptovských obciach bolo dôležitým spôsobom obživy jej obyvateľov. Pltníkov a ich rodiny sprevádzali osobité kultúrne javy, ktoré boli súčasťou ich práce a života. Okrem monografického spracovania problematiky pltníctva na Slovensku Miroslavom A. Huskom (z ktorého sme ako z hlavného zdroja vychádzali aj v našom texte) by si tento jedinečný fenomén zaslúžil väčšiu pozornosť i spracovanie napríklad v podobe samostatnej expozície.

Zoznam použitých zdrojov

HUSKA, Miroslav A. *Slovenskí pltníci*. Martin : Osveta, 1972.

HUSKA, Miroslav A. *Letia plte dolu vodou... (Pltníci na slovenských riekach)*. Bratislava : Tatran, 1977.

MICHÁLEK, Ján. Huska, Miroslav Anton. In *Encyklopédia ľudovej kultúry 1*. Bratislava : Veda, 1995, s. 190.

PRANDOVÁ, Elena. Plť. In *Encyklopédia ľudovej kultúry 2*. Bratislava : Veda, 1995, s. 46.

PRANDOVÁ, Elena. Pltnícke piesne. In *Encyklopédia ľudovej kultúry 2*. Bratislava : Veda, 1995, s. 47.

PRANDOVÁ, Elena. Pltníctvo. In *Encyklopédia ľudovej kultúry 2*. Bratislava : Veda, 1995, s. 47. *Timber rafting*, dostupné online [cit. 5. 12. 2023]: <https://ich.unesco.org/en/RL/timber-rafting-01866>.

Európske múzeá vodnej dopravy*

Mgr. Lenka Vargová, PhD., Katedra archívnictva a muzeológie, Filozofická fakulta Univerzity Komenského, lenka.vargova@uniba.sk

ORCID: 0009-0004-8998-0793

Abstract: *The paper focuses on the presentation of selected European museums with a focus on shipping and water transportation (museums from the UK, Germany, Estonia, Italy, Hungary, Poland). Using their examples, it describes different approaches to the presentation of water transport in general and ships as technical monuments. It summarises the development of technical museums and places them in the museum system.*

Keywords: *museum, museum of water transport, shipping, technical museum*

Prvopočiatky múzeí vedy a techniky by sme mohli klásť do obdobia 16. a 17. storočia, kedy začínajú vznikať prvé kabinety divov a kuriozít. Hoci bol dlho primárny záujem kladený na prírodné vedy, našli by sme tu zastúpené aj vedecké objavy či prístroje. V 17. a 18. storočí sa začínajú objavovať aj špecializované kabinety mechanických modelov,¹ pričom 18. storočie ako obdobie osvietenstva a začínajúcej industriálnej revolúcie so sebou prináša aj vznik samotnej idey technického múzea. Francúzsky mysliteľ René Descartes dal podnet na vznik tzv. Akadémie umení a remesiel (Conservatoire National des Arts et Métiers) v Paríži v roku 1794. Neskôr v 19. storočí v súvislosti s rozvojom industrializácie a pod vplyvom svetových výstav (1. svetová výstava v Londýne sa konala v roku 1851) vznikli umelecko-priemyselné múzeá – jedným z prvých bolo South Kensington Museum (dnes V&A), z ktorého sa neskôr odčlenilo Science Museum (Múzeum vedy) v Londýne. V nich by sme našli práve aj prvé technické zbierky. Jedno z prvých v našom okolí vzniklo vo Viedni v roku 1864, a to Österreichisches Museum für Kunst- und Industrie (Rakúske umelecko-priemyselné múzeum). Táto myšlienka sa výrazne uchytila aj v susednom Česku (medzi prvými boli múzeá v mestách Liberec, Brno a Olomouc). Úlohou týchto múzeí bolo jednak udržiavanie remeselných tradícií, ale aj vzdelávanie v umelecko-priemyselnej oblasti. Postupne od 70. rokov 19. storočia začínajú vznikať aj samostatné technické múzeá – jedno z prvých vzniklo v Moskve v roku 1872 a v roku 1879 aj vo Viedni (Technologisches Gewerbemuseum – Technické múzeum remesiel). Významným medzníkom bol rok 1903, kedy bolo založené Deutsches Museum v Mníchove (Nemecké múzeum), ktoré prinieslo interaktívny spôsob prezentácie a stalo sa vzorom aj pre ďalšie múzeá tohto zamerania. Do roku 1969 vidíme dva typy múzeí vedy a techniky: prírodovedné múzeá (viac zamerané na výskum) a múzeá vedy a technológie (zamerané aj na interakciu s publikom).² Tento rok zároveň predstavuje aj ďalší medzník v podobe otvorenia prvých moderných „science centier“ (vedeckého centra) – Exploratorium v San Franciscu (USA) a Ontario Science Center v Ontáriu (Kanada). K priekopníckemu prvenstvu sa hlási Urania Berlin z roku 1888 alebo neskorší Palác objavov v Paríži z 30. rokov 20. storočia. Tieto inštitúcie už nie sú typickými múzeami v tom

* Štúdia bola vypracovaná v rámci riešenia projektu VEGA (1/0689/22) Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia (Czechoslovak cargo and passenger transport along the Danube river in the 1970s and 1980s).

¹ MARSH, A. C. *Museums of Science and Technology*. Dostupné online: <https://www.encyclopedia.com/science/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/museums-science-and-technology> [cit. 14. 11. 2023].

² LALKOVIČ, M. *Typológia múzeí*. Banská Bystrica : Univerzita Mateja Bela, 2005, s. 24-27. WAIDACHER, F. *Príručka všeobecnej muzeológie*. Bratislava : Slovenské národné múzeum, 1999, s. 65-66.

zmysle, že iba zriedkavo ponúkajú návštevníkom autentické artefakty, miesto nich tu nájdeme interaktívne hands-on exponáty, ktoré majú zábavnou formou prostredníctvom vlastnej skúsenosti a experimentov približovať návštevníkom (nielen) vedecké poznatky.³

Ak by sme chceli zaradiť múzeá vodnej dopravy do systému múzeí, máme na výber z veľkého množstva typológií, no asi najzákladnejším je členenie podľa predmetu múzea, resp. odboru, na ktorý sa zameriava, a to na: historické, umelecké, technické a prírodovedné múzeá. Aj v rámci týchto kategórií by sme našli ešte podrobnejšie členenia, v závislosti od konkrétneho zamerania daného múzea – môže ísť o múzeum zamerané na komplexnú dokumentáciu vedy a techniky, ale aj o inštitúciu zameranú na jedno špecifické odvetvie. Ďalej napríklad v ICOM klasifikácii nájdeme dve kategórie, kam by sme ich mohli zaradiť: múzeá vedy a techniky (veda a technika všeobecne, fyzika, oceánografia, medicína a chirurgia, priemyselné techniky, automobilový priemysel, manufaktúry a manufaktúrne produkty) a múzeá obchodu a spojov (múzeá meny, mincovní a bankových systémov, múzeá dopravy, poštové múzeá).⁴ Samozrejme, nie vždy je možné zaradiť múzeum iba do jednej presne vyhranenej kategórie – mnohé z nich sa prelínajú a dopĺňajú.

Typy múzeí a spôsoby prezentácie sa môžu líšiť aj na základe ďalších kritérií. Výrazne na to vplyva aj samotný charakter objektu, kde sa múzeum nachádza – je veľký rozdiel, či múzeum sídli v bežnej „kamennej“ budove, či už účelovo postavenej alebo adaptovanej na múzejné účely (ako napríklad Podunajské múzeum v Ostrihome), alebo ide o autentickú kultúrnu alebo technickú pamiatku (ako napríklad Múzeum Odry vo Vroclave). V niektorých prípadoch nájdeme aj kombináciu kamennej budovy a lode, buď ako samostatných telies (napríklad Riverside Museum v Glasgowe) alebo vzájomne integrovaných (napríklad Cutty Sark v Londýne). Každá verzia so sebou prináša odlišnú mieru interakcie s exponátmi a možnej imerzie návštevníka do podávaného príbehu. Aj jeho podanie sa líši podľa zamerania múzea – buď ide o múzeá prezentujúce históriu lodnej dopravy všeobecne alebo prezentujúce konkrétnu históriu (plavidla, lokality). Vplyv na prezentáciu a typologické zaradenie múzea môže mať aj obdobie, z ktorého exponáty pochádzajú (staršie dejiny vs. novodobé dejiny). Pre potreby tohto príspevku som zvolila sedem európskych múzeí vodnej dopravy, na ktorých si môžeme ukázať odlišné prístupy k prezentácii tohto unikátneho historického dedičstva.

Technické múzeá všeobecne patria k veľmi populárnym typom múzeí a v posledných desaťročiach môžeme sledovať aj vzrastajúci záujem o múzeá zamerané na vodnú dopravu. O tom svedčí aj vznik medzinárodných sietí či organizácií so zameraním na podporu a propagáciu tohto typu múzeí. Jedným takým príkladom je Global Network of Water Museums (Globálna sieť vodných múzeí, WAMU-NET), ktorá predstavuje nezávislú mimovládnu neziskovú organizáciu založenú v roku 2017 v Benátkach s cieľom vyzdvihnúť túto špecifickú vetvu kultúrneho dedičstva. O rok neskôr bola uznaná Medzivládny hydrologickým programom UNESCO (UNESCO-IHP, Intergovernmental Hydrological Programme) za kľúčovú iniciatívu pri zvyšovaní povedomia a vzdelávania v oblasti vodného manažmentu, udržateľného rozvoja a zlepšovania nášho vzťahu k vode. Múzeá sú jedinečným zdrojom informácií ako o kultúrnom, tak aj prírodnom dedičstve ľudí vo vzťahu k vode vo všetkých jej podobách a môžu výrazne napomôcť šíreniu osvetu v tejto oblasti. V súčasnosti má WAMU 80 inštitucionálnych členov z 32 krajín sveta.⁵ Na ich webstránke nájdeme informácie o samotnej sieti, jej členoch, ďalšie zdroje a materiály k problematike, ako aj prehľad ich aktivít.

³ ŠOBÁŇOVÁ, P. *Muzejná expozície jako edukační médium. 1. díl*. Olomouc : Univerzita Palackého, 2014, s. 240.

⁴ LALKOVIČ, *Typológia múzeí*, s. 34, 37, 52-54.

⁵ *Mission*. Dostupné online: <https://www.watermuseums.net/about/mission/> [cit. 15. 11. 2023].

Ďalšou medzinárodnou organizáciou so zameraním na múzeá vodnej dopravy je ENORM – Európska sieť riečnych múzeí (European Network of River Museums), ktorej cieľom je ochrana hmotného aj nehmotného kultúrneho dedičstva (primárne technického so zameraním na riečnu dopravu), ako aj zvyšovanie povedomia o týchto otázkach. Zatiaľ ide o menšiu sieť s 15 inštitucionálnymi členmi z 12 krajín Európy, medzi nimi je aj STM-Múzeum dopravy v Bratislave.⁶

Nasledujúca časť príspevku sa už zameriava na predstavenie vybraných európskych múzeí vodnej dopravy, na ktorých môžeme vidieť, akými rozličnými spôsobmi môže byť táto téma prezentovaná v múzeách. Viaceré z nich by mohli poslúžiť aj ako vhodný zdroj inšpirácie pre plánované Múzeum vodnej dopravy ako špecializovanú expozíciu STM-Múzea dopravy v Bratislave.

Magyar Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeum (Duna Múzeum), Ostrihom, Maďarsko

Múzeum vzniklo v roku 1973 ako súčasť Úradu pre vodohospodársku dokumentáciu a vzdelávanie Národného úradu pre vodu a medzi rokmi 1989 až 2014 spadalo pod Inštitút environmentálneho manažmentu. Od roku 2014 je správcom múzea Národné generálne riaditeľstvo pre vodné hospodárstvo. Prvú expozíciu s názvom „Dejiny Dunaja a maďarského vodného hospodárstva“ zriadili v roku 1980, prístupná bola do roku 1998. Od roku 2001 sprístupnili novú, inovatívnu expozíciu s názvom „Vodný čas“, ktorá získala viaceré ocenenia Múzeum roka (2001), Family Friendly Museum (2005), cena Európskeho fóra múzeí (2003). Aktuálnu expozíciu „Vízzeum“ otvorili v roku 2019 a tiež múzeu získala viaceré ocenenia Výstava roka (2020), Európske múzeum roka (2021). Fond múzea je rozčlenený do 13 zbierok, ktoré primárne dokumentujú históriu maďarského vodného hospodárstva a vodného hospodárstva všeobecne. Takisto napomáhajú pri evidencii a odbornej správe vodárenských pamätných miest, technických pamiatok či zbierok spravovaných krajskými vodohospodárskymi riaditeľstvami.⁷

V zbierkach múzea nájdeme zastúpené nástroje a náradie na hydrologické mapovanie či používané námorníctvom pri regulácii tokov, makety rôznych lodí, náradie lodníkov, predmety súvisiace so stavbou a čistením kanálov, alebo staré rybárske náradie. Súčasťou fondu sú aj archívne a obrazové materiály, medzi ktorými nájdeme rukopisné a tlačené mapy, rytiny a archívne fotografie, ktoré dokumentujú prírodné podmienky pred reguláciou, ale i rozličné udalosti súvisiace s vodnou históriou. Múzeum tiež vykonáva aj rozsiahlu múzejno-pedagogickú činnosť.⁸

Súčasná expozícia kombinuje tradičné a moderné výstavné prvky a interaktívny dizajn, prostredníctvom ktorých približuje históriu maďarského (uhorského) vodného hospodárstva. Priestor je rozčlenený do viacerých celkov – na dlhej chodbe nájdeme časovú os, ktorá stručne predstavuje históriu vodného manažmentu a regulácie tokov na tomto území od najstarších čias po súčasnosť a ďalej pokračuje priblížením najdôležitejších technických inovácií a zariadení, ktoré ľudia vynašli. Malý priestor je venovaný aj remeslám a profesiám súvisiacim s vodou. Samostatná miestnosť je venovaná environmentálnym problémom súčasnosti, klimatickým zmenám a ich súvislostiam s vodou. Pomerne jedinečný je celok zameraný na kúpanie a históriu plávania, minerálne a liečivé vody, sódobú vodu či históriu Balatonu ako najväčšieho maďarského jazera. Ten pokračuje pohľadom na otázku povodní, vnútrozemskej vody, regulácie riek a závlahy, doplnenú o modely lodí. Zaujímavo je riešená oddychová zóna, v ktorej sa premietajú krátke filmy s environmentálnou a vodárenskou tematikou na obrazovkách dynamicky umiestnených

⁶ ENORM. The European Network of River Museums. Dostupné online: <https://enorm-online.eu/> [cit. 15. 11. 2023].

⁷ Múzeumtörténet. Dostupné online: <http://dunamuseum.hu/index.php/muzeumtortenet/> [cit. 20.11.2023].

⁸ Duna museum. Dostupné online: <https://www.watermuseums.net/network/duna-museum/> [cit. 20. 11. 2023].

po stranách, ale i strope miestnosti. Interaktívnu časť predstavuje aj obrovský vodný stroj.⁹ Texty a interaktívne prvky sú v maďarčine a angličtine, nájdeme tu rôzne hry a kvízy, mechanické prvky, no i dotykové obrazovky ponúkajúce ďalšie informácie k spracovaným témam. Aj samotný dizajn expozície návštevníkom navodzuje nautickú tému – primárne čiernobiely dizajn s modrými prvkami a podsvietením.



Obr. č. 1 a 2: Magyar Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeum (Duna Múzeum), Ostrihom, Maďarsko, archív autorky

Muzeum Odry FOMT, Wrocław, Poľsko

Múzeum (súčasť Otvoreného múzea techniky) vzniklo v roku 1998, po tom, čo Nadácia Otvoreného múzea techniky FOMT (Fundacja Otwartego Muzeum Techniki) získala parný remorkér *Nadbor* (z r. 1949). V rokoch 2003 a 2004 rozšírili svoju zbierku o plávajúci žeriav *Wróblin* (1939) a plávajúcu bárku *Irena* (1936). Všetky tri sú zapísané do registra historického dedičstva. Sú ukotvené v hornom prístave plavebnej komory Szczytniki vo Wroclave a prehliadka zahŕňa návštevu ich pôvodných zachovaných interiérov (kotolňa a strojovňa na lodi *Nadbor* a dielňa s generátorom elektrickej energie na lodi *Wróblin*, rekonštruované v rokoch 2014 – 2015). Múzeum má rozsiahlu spoluprácu s miestnou komunitou, ako aj ponuku vzdelávacích programov nielen pre školské skupiny.¹⁰ Zaujímavosťou je aj možnosť virtuálnej prehliadky po lodiach múzea, ktorej autorom je fotograf Witold Gidel.¹¹

FOMT sa venuje aktívnej ochrane industriálneho a technického dedičstva, ako aj dedičstva poľských technikov, a to prostredníctvom zvyšovania povedomia o význame a hodnotách tohto dedičstva a prostredníctvom spolupráce s miestnou komunitou. Venujú sa tiež štúdiu industriálnej archeológie a dokumentácii pamiatok.¹²

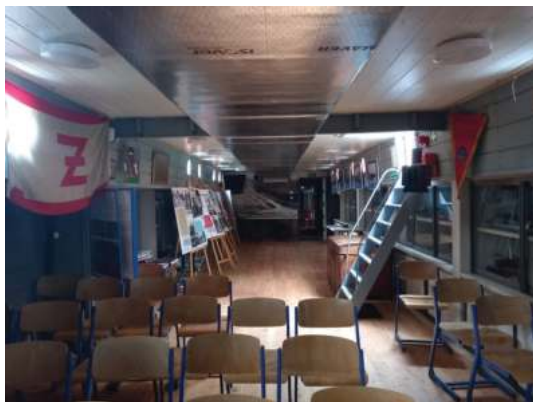
V rámci prehliadky múzea sa návštevník prejde po palube všetkých troch objektov a zostúpi aj do ich podpalubia, kde sa z panelovej expozície dozvie viac o živote lodníkov a ich rodín, môže si prezrieť dochované autentické priestory a technické vybavenie lodí, ako aj ukážku rôznej techniky z druhej polovice 20. storočia (počítače, telefóny, fotoaparáty apod.). Nachádza sa tu aj priestor pre prácu so školskými skupinami či semináre. Texty v expozícii sú len v poľštine. Forma prezentácie kombinuje pamiatkový a múzejný typ, hoci hlavný dôraz je na prezentácii plavidiel ako autentických pamiatok.

⁹ Allandó kiállítás. Dostupné online: <http://dunamuseum.hu/index.php/allando-kiallitas/> [cit. 20. 11. 2023].

¹⁰ Muzeum Odry FOMT. Dostupné online: <http://www.fomt.pl/index.php/otwarte-muzeum-techniki/muzeum-odry-fomt> [cit. 20. 11. 2023].

¹¹ Virtualny spacer. Dostupné online: <https://fototrio.pl/pano/fomt/> [cit. 20. 11. 2023].

¹² FOMT. Dostupné online: <http://www.fomt.pl/index.php> [cit. 20. 11. 2023].



Obr. č. 3 a 4: Muzeum Odry FOMT, Wrocław, Polsko, archív autorky

Donau-Schiffahrts-Museum, Regensburg, Nemecko

Múzeum dunajskej plavby v Regensburgu bolo založené v roku 1983 a zameriava sa na vnútrozemskú plavbu na Dunaji, ale aj iných riekach, či životy a prácu lodníkov. Je správcom viacerých technických pamiatok, pričom expozícia sa primárne nachádza na parnom vlečnom člne RUTHOF / ÉRSEKCSANÁD (1923), kde sa návštevníci dozvedia o vývoji lodnej dopravy (nielen) na Dunaji a môžu si pozrieť autentické priestory lode (strojovňa, kajuta, kuchyňa a pod.). Súčasťou múzea je aj stále funkčný dieselový remorkér FREUDENAU (1942), ktorý sa okrem múzejných účelov využíva aj na vyhlídkové plavby. Z ďalších pamiatok má múzeum v správe aj čln Helga (1955), Mostnú vežu (postavenú okolo 1320), kde sa nachádza malé múzeum venované histórii a výstavbe Kamenného mosta (múzeum je v súčasnosti pre rekonštrukciu zavreté) a technickú pamiatku elektrický lodný vlek (1914), ktorý fungoval až do roku 1963.¹³

Múzeum predstavuje kombináciu pamiatkového a múzejného typu prezentácie – múzejná loď Ruthof je sama o sebe technickou pamiatkou a návštevníci si tu môžu prezrieť autentické interiéry a časti lode ako v podpalubí (strojovňa, kajuta), tak na palube (kuchyňa, kormidelná). Prvý priestor, do ktorého návštevníci zostúpia, im predstaví lodnú dopravu na Dunaji. Táto časť expozície sa zameriava na históriu lodníctva a vodnej dopravy (primárne) v Bavorsku a nájdeme tu množstvo modelov lodí, diorám, ale aj autentické predmety, pričom časť textov je dostupná aj v angličtine. Múzeum takisto vykonáva bohatú publikačnú činnosť, vydáva časopis a zborníky a venuje sa ďalšiemu výskumu. Aktuálne prechádzajú procesom digitalizácie záznamov, pričom v databáze majú aj informácie týkajúce sa Československa.



Obr. č. 5 a 6: Donau-Schiffahrts-Museum, Regensburg, Nemecko, archív autorky

¹³ DANUBE NAVIGATION MUSEUM REGENSBURG. Dostupné online: <https://www.donau-schiffahrtsmuseum-regensburg.de/index.php?page=37> [cit. 19. 11. 2023].

Eesti meremuuseum, Tallinn, Estónsko

Estónske námorné múzeum bolo založené v roku 1935 z iniciatívy bývalých námorníkov, hoci zberateľské aktivity začali už v 20. rokoch 20. storočia. V súčasnosti má dve hlavné lokácie s modernými interaktívnymi expozíciami – bývalú delostreleckú vežu, tzv. *Tučnú Margaret* (hlavné sídlo múzea od roku 1981, približuje históriu estónskeho námorníctva od stredoveku), a prístav hydroplánov (od roku 2004, expozíciu zameranú na námornú technológiu 20. storočia sprístupnili v roku 2012). Jeho cieľom je zvyšovať povedomie o mori a budovať lepší vzťah k nemu. V roku 2013 získalo múzeum prestížne ocenenie za svoje expozície: *Europa Nostra a European Union Cultural Heritage Grand Prix*. *Tučná Margaret* je zároveň súčasťou komplexu starého mesta Tallinnu, ktorý je zapísaný na zozname Svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO.¹⁴

Súčasná expozícia v *Tučnej Margaret* je pomerne nová – otvorená bola v roku 2019. Jej vynovenie do podoby múzea a návštevníckeho centra vyplynulo z objavu vraku stredovekej lode v Tallinnskom zálive v roku 2015. Pri rekonštrukčných prácach v roku 2018 tu našli aj pozostatky stredovekého múru a opevnenia, ktoré boli následne zakomponované do múzejnej prezentácie. Expozícia približuje obchod v stredovekom Tallinne a vyzdvihuje dôležitosť námorných ciest a lodníctva, práve prostredníctvom nálezov z vraku lode. Druhá časť expozície približuje námorné dejiny Estónska od stredoveku po 20. storočie. Primárnou cieľovou skupinou sú rodiny s deťmi, čo vidno aj z množstva interaktívnych prvkov zameraných (nielen) na detského návštevníka.¹⁵ Expozícia kombinuje historické artefakty s modernými výstavnými a interaktívnymi prvkami, vrátane využitia moderných technológií, ako napríklad rozšírená realita (AR).

Hlavným prvkom úvodnej časti expozície je vrak stredovekej jednosťaznovej nákladnej lode, ktorá bola typická pre Severné a Baltské more. Vrak bol veľmi dobre zachovaný a navyše sa pri ňom našlo okolo 700 predmetov, na základe ktorých je možné zrekonštruovať jej príbeh a priblížiť tak obchod v stredovekej Hanzovej lige. V samotnej delovej bašte nájdeme tri poschodia expozícií, ktoré približujú dejiny námorníctva a vývoj lodí od plachetníc cez obdobie pary až po motorizáciu. Historické artefakty dopĺňa množstvo modelov, prierezov lodí, hands-on a digitálnych prvkov.¹⁶ Na najvyššom poschodí bašty sa nachádza terasa s kaviarňou, na prízemí je múzejný obchod a ďalšia kaviareň. Pri rekonštrukcii do budovy doplnili výtah, vďaka čomu je do expozície umožnený bezbariérový prístup.¹⁷ Všetky texty, ako aj interaktívne prvky, sú uvedené trojjazyčne: v estónčine, angličtine a ruštine.



Obr. č. 7 a 8: Eesti meremuuseum, Tallinn, Estónsko, archív autorky

¹⁴ History. Dostupné online: <https://meremuuseum.ee/en/organisation/history/> [cit. 20. 11. 2023].

¹⁵ The development project. Dostupné online: <https://meremuuseum.ee/en/for-history-and-maritime-buffs/the-development-project/> [cit. 20. 11. 2023].

¹⁶ Permanent exhibition. Dostupné online: <https://meremuuseum.ee/paksmargareeta/en/for-history-and-maritime-buffs/permanent-exhibition/> [cit. 20. 11. 2023].

¹⁷ Accessibility. Dostupné online: <https://meremuuseum.ee/paksmargareeta/en/visitor-information/accessibility/> [cit. 20. 11. 2023].

Museo Nazionale di Archeologia del Mare, Caorle, Taliansko

Národné archeologické námorné múzeum sa nachádza na okraji mesta Caorle (oblasť Benátska) v hospodárskych budovách v areáli bývalého statku Azienda Agricola Chiggiato. Expozícia je rozdelená na dve časti – na prvom poschodí sú archeologické nálezy od neskorej doby bronzovej po stredovek a moderné dejiny, zatiaľ čo na prízemí je časť zameraná na históriu napoleonskej vojnovej lode *Mercurio*, ktorá bola potopená počas bitky v roku 1812.¹⁸

Počiatky múzea sú spojené s nálezom vraku lode z rímskeho obdobia v roku 1992, pričom pre návštevníkov bolo otvorené v roku 2018. Prezentované archeologické nálezy a historické artefakty približujú vývoj osídlenia v tomto regióne od najstarších čias cez obchod, remeslá, námorníctvo a lodnú dopravu až po hospodárstvo. Od 1. storočia nášho letopočtu sa v regióne rozmohli osídlenia vo forme „prímorských“ a „vidieckych“ vil a našli sa tu aj pozostatky cintorína či riečneho prístavu, pričom množstvo nálezov dokumentuje bohatý námorný obchod. Táto časť expozície návštevníkom približuje aj samotnú podmorskú archeológiu, keďže je doplnená aj o videá priamo z prieskumov. Nájdeme tu aj mapu severného Jadranu so zaznamenanými historickými aj modernými vrakmi lodí. Významnú časť expozície predstavuje tiež multimedálne stanovisko venované podmorskému dedičstvu, nehmotnému kultúrnemu dedičstvu vo forme predstavenia tradícií budovania lodí, ako aj projektom Arca Adriatica a UnderwaterMuse. Prízemie je venované námornej histórii 19. storočia, obzvlášť v spojitosti s vrakom lode *Mercurio*, ktorý bol predmetom podmorského výskumu medzi rokmi 2004 – 2011.¹⁹ Táto časť expozície zahŕňa multimedálne prezentácie ako z vykopávok, tak aj rekonštrukciu historických udalostí, virtuálnu realitu, rekonštrukciu časti paluby lode aj s delami a polovičný rez lode s využitím zrkadlových efektov. Posledná časť sa zameriava na každodenný život ľudí na palube lode – od námorníkov a vojakov cez personál lode po manželku jedného z úradníkov. Texty v expozícii sú v taliančine a angličtine a využívajú sa aj rôzne moderné spôsoby inštalácie.



Obr. č. 9: Museo Nazionale di Archeologia del Mare, Caorle, Taliansko, archív autorky

¹⁸ The National Archaeological Maritime Museum. Dostupné online: <https://www.caorle.eu/it/vivi/i-musei/museo-nazionale-di-archeologia-del-mare> [cit. 22. 11. 2023].

¹⁹ CAORLE. Guida al Museo nazionale di Archeologia del Mare. Venezia: Direzione regionale Musei Veneto San Marco, 2023, s. 13-15, 33-35, 47-49, 69, 73.

Riverside Museum, Glasgow, Veľká Británia

Riverside museum je významná múzejná inštitúcia Glasgowa – je to prvé účelovo postavené múzeum v rámci projektu Glasgow Life v 21. storočí (otvorené v roku 2011). Múzeum prezentuje dejiny techniky a dopravy, vrátane histórie lodníctva a budovania lodí, keďže tento priemysel zohrával významnú úlohu v minulosti mesta. Budovu situovanú na sútoku dvoch riek navrhla významná architektka Zaha Hadid. Múzeum získalo aj niekoľko prestížnych ocenení, vrátane titulu Európske múzeum roka 2012.²⁰

Múzeum tvorí rozsiahly výstavný komplex s vyše 3 000 exponátmi, ktorý kombinuje múzejný a pamiatkový typ prezentácie, interiérovú expozíciu a exteriérovú časť – plachetnicu *Tall Ship Glenlee*. Hlavný dôraz je na dopravných zbierkach (autá, bicykle, motorky, autobusy, metro, lokomotívy), prostredníctvom ktorých sa návštevníci oboznámia s históriou a vývojom dopravy. V expozícii sa nachádza aj množstvo modelov lodí a predmetov spojených s lodníctvom. Pocit bezprostrednosti dotvárajú diorámy, ale aj rekonštrukcia obchodnej ulice z prvej polovice 20. storočia. Zážitkový element múzeu dodáva aj množstvo interaktívnych exponátov, imerzných a hands-on prvkov. Najväčším predmetom interiérovej časti expozície je lokomotíva postavená v Glasgowe v roku 1945 pre Južnú Afriku. Múzeum využíva aj pomerne netradičné výstavné prvky, akými je napríklad stena, na ktorej je umiestnených 31 áut zo zbierok múzea či v inej časti 21 motocyklov. Expozíciu dopĺňa množstvo predmetov každodennej potreby, menších technických zariadení a audiovizuálnych prvkov s využitím orálnej histórie. Do múzea je vstup zdarma.²¹

Tall Ship Glenlee je v súčasnosti pod správou charitatívnej organizácie The Tall Ship *Glenlee* Trust, ktorá sa zaslúžila o záchranu a reštaurovanie lode s uvedeným názvom. Cieľom nadácie je zvýšiť povedomie o všetkých aspektoch histórie stavby lodí a navigácie na rieke Clyde, ako aj pomôcť so zachovávaním tradícií, artefaktov a kultúrneho dedičstva spojeného s plachtením a riečnou dopravou.²² *Glenlee* je trojstážňová nákladná bárka, ktorá bola postavená v roku 1896 a bola používaná ako obchodná loď až do roku 1919. V tomto období bola modernizovaná a od roku 1922 slúžila ako tréningová loď v Španielskom kráľovskom námorníctve až do roku 1959. Do Británie sa vrátila až v roku 1993. Dnes je využívaná na múzejné účely (takisto vstup zdarma) s prezentáciou o živote na mori a lodných dielňach na rieke Clyde, súčasťou je aj kaviareň a obchod so suvenírmi.²³



Obr. č. 10 a 11: Riverside Museum, Glasgow, Veľká Británia, archív autorky

20 About Riverside. Dostupné online: <https://www.glasgowlife.org.uk/museums/riverside-museum/about-riverside> [cit. 22. 11. 2023].

21 Riverside Museum. Dostupné online: <https://www.glasgowlife.org.uk/museums/riverside-museum> [cit. 22.11.2023]. Top things to do and see at Riverside. Dostupné online: <https://www.glasgowlife.org.uk/museums/riverside-museum/whats-on/top-things-to-do-and-see-at-riverside> [cit. 22. 11. 2023].

22 About Us. Dostupné online: <https://thetallship.com/about-us/> [cit. 22. 11. 2023].

23 Glenlee. Dostupné online: <https://thetallship.com/glenlee/> [cit. 22. 11. 2023].

Cutty Sark, Londýn, Veľká Británia

Posledné múzeum, na ktoré sa v príspevku pozrieme, je výrazne interaktívna prezentácia venovaná obchodnej lodi *Cutty Sark*, ktorá je jediným zachovaným extrémnym kliperom na svete (postavená bola v Škótsku v roku 1869). Loď najprv slúžila na obchodovanie s Áziou, kde bol primárny obchodný artikel čaj, neskôr napríklad aj na prepravu vlny z Austrálie. Pre verejnosť bola prvýkrát otvorená v roku 1922 ako jedno z prvých historických plavidiel v Británii. Medzi rokmi 1938 – 1954 ešte slúžila ako námorné plavidlo, následne sa opäť vrátila do Londýna, aby bola po zreštaurovaní od roku 1957 definitívne sprístupnená ako múzeum – dnes súčasť komplexu *Royal Museums Greenwich*. Medzi rokmi 2006 – 2012 podstúpila opäť intenzívne reštauračné práce.²⁴

Prehliadka múzea je výrazne interaktívna, návštevníci sa počas nej oboznámia s históriou lode, námorného obchodu či životom na mori, a to všetko s využitím multimédií, historických dokumentov, interaktívnych hands-on prvkov či audioguida. Múzeum má výrazne rozvinuté aj múzejno-pedagogické programy a aktivity zamerané primárne na rodiny s deťmi. Zaujímavosťou prezentácie je aj fakt, že loď je vyzdvihnutá na pevninu – má vybudovanú špeciálnu konštrukciu, ktorá návštevníkom umožňuje prejsť sa (a dotknúť sa) aj popod samotnú loď, nielen po jej palube či podpalubí.



Obr. č. 12 a 13: Cutty Sark, Londýn, Veľká Británia, archív autorky

Toto, samozrejme, nie sú jediné múzeá venované lodnej doprave v Európe, mnohé ďalšie príklady môžeme nájsť aj vďaka organizáciám ako ENORM či WAMU-NET. Predstavujú však aspoň základné typy múzejnej prezentácie tejto problematiky a sú ukážkou zaujímavých, moderných a interaktívnych expozícií. Pri kamenných múzeách ide väčšinou o novšie – alebo vynovené – projekty, ktoré využívajú moderný dizajn a pútavé výstavné prvky v kombinácii s novými médiami a interaktivitou. Až na *Riverside museum* sa všetky nachádzajú v adaptovaných budovách, ktoré pôvodne slúžili na iné účely, no myslím si, že tu došlo k citlivej a dobre prevedenej konverzii. To môže poslúžiť ako inšpirácia aj pre zamýšľané Múzeum vodnej dopravy v Bratislave – už len v tom, že niečo také je možné. Pokiaľ ide o samotné lode-múzeá, za hlavný bod záujmu môžeme považovať ich autenticitu a jej využiteľnosť v rámci múzejného naratívu. Návštevníci si rozhodne lepšie predstavia, ako asi vyzeral život na lodi, keď sa po nej môžu fyzicky prejsť a nazrieť do vnútorných priestorov, nech už sú to kajuty posádky, nákladný priestor či strojovňa. Pokiaľ sú tieto priestory ešte doplnené o interaktívne prvky (nie nutne len multimediálne), tak dochádza k ešte väčšiemu oživeniu a zážitkovosti počas múzejnej návštevy. Toto je niečo, čo sa

24 History of Cutty Sark. Dostupné online: <https://www.rmg.co.uk/cutty-sark/history> [cit. 24. 11. 2023].
1922 to present: from Falmouth to Greenwich. Dostupné online: <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/1922-present-falmouth-greenwich> [cit. 24. 11. 2023].

nepochybne dá využiť aj pri prezentácii remorkéra Šturec. Príbehovosť, interaktivita a orientácia na návštevníkov sú niečo, čo by tam rozhodne nemalo chýbať.

Použitá literatúra a zdroje

1922 to present: from Falmouth to Greenwich. Dostupné online: <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/1922-present-falmouth-greenwich> [cit. 24. 11. 2023].

About Riverside. Dostupné online: <https://www.glasgowlife.org.uk/museums/riverside-museum/about-riverside> [cit. 22. 11. 2023].

About Us. Dostupné online: <https://thetallship.com/about-us/> [cit. 22. 11. 2023].

Accessibility. Dostupné online: <https://meremuuseum.ee/paksmargareeta/en/visitor-information/accessibility/> [cit. 20. 11. 2023].

Állandó kiállítás. Dostupné online: <http://dunamuzeum.hu/index.php/allando-kiallitas/> [cit. 20. 11. 2023].

CAORLE. Guida al Museo nazionale di Archeologia del Mare. Venezia: Direzione regionale Musei Veneto San Marco, 2023, 114 s. ISBN 9788885499171

DANUBE NAVIGATION MUSEUM REGENSBURG. Dostupné online: <https://www.donauschiffahrtsmuseum-regensburg.de/index.php?page=37> [cit. 19. 11. 2023].

Duna museum. Dostupné online: <https://www.watermuseums.net/network/duna-museum/> [cit. 20. 11. 2023].

ENORM. The European Network of River Museums. Dostupné online: <https://enorm-online.eu/> [cit. 15. 11. 2023].

FOMT. Dostupné online: <http://www.fomt.pl/index.php> [cit. 20. 11. 2023].

Glenlee. Dostupné online: <https://thetallship.com/glenlee/> [cit. 22. 11. 2023].

History. Dostupné online: <https://meremuuseum.ee/en/organisation/history/> [cit. 20. 11. 2023].

History of Cutty Sark. Dostupné online: <https://www.rmg.co.uk/cutty-sark/history> [cit. 24. 11. 2023].

LALKOVIČ, Marcel. *Typológia múzeí.* Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici, 2005, 143 s. ISBN 80-8083-175-0

MARSH, Allison C. *Museums of Science and Technology.* Dostupné online: <https://www.encyclopedia.com/science/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/museums-science-and-technology> [cit. 14. 11. 2023].

Mission. Dostupné online: <https://www.watermuseums.net/about/mission/> [cit. 15. 11. 2023].

Muzeum Odry FOMT. Dostupné online: <http://www.fomt.pl/index.php/otwarte-muzeum-techniki/muzeum-odry-fomt> [cit. 20. 11. 2023].

Múzeumtörténet. Dostupné online: <http://dunamuzeum.hu/index.php/muzeumtortenet/> [cit. 20. 11. 2023].

Permanent exhibition. Dostupné online: <https://meremuuseum.ee/paksmargareeta/en/for-history-and-maritime-buffs/permanent-exhibition/> [cit. 20. 11. 2023].

Riverside Museum. Dostupné online: <https://www.glasgowlife.org.uk/museums/riverside-museum> [cit. 22. 11. 2023].

ŠOBÁŇOVÁ, Petra. *Muzejní expozice jako edukační médium*. 1. díl. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2014, 364 s. ISBN 978-80-244-4302-7

The development project. Dostupné online: <https://meremuuseum.ee/en/for-history-and-maritime-buffs/the-development-project/> [cit. 20. 11. 2023].

The National Archaeological Maritime Museum. Dostupné online: <https://www.caorle.eu/it/vivi/i-musei/museo-nazionale-di-archeologia-del-mare> [cit. 22. 11. 2023].

Top things to do and see at Riverside. Dostupné online: <https://www.glasgowlife.org.uk/museums/riverside-museum/whats-on/top-things-to-do-and-see-at-riverside> [cit. 22. 11. 2023].

WAIDACHER, Friedrich. *Príručka všeobecnej muzeológie*. Slovenské národné múzeum, Bratislava, 1999, 477 s. ISBN 80-8060-015-5

Wirtualny spacer. Dostupné online: <https://fototrio.pl/pano/fomt/> [cit. 20. 11. 2023].

Muzea lodní dopravy jako možná inspirace*

doc. PhDr. Jan Dolák, PhD., Katedra archivnictva a muzeologie, Filozofická fakulta, Univerzita Komenského v Bratislave, jan.dolak@uniba.sk

ORCID: 0000-0002-5763-5221

Abstract: In connection with the idea of building the Museum of Water Transport in Bratislava, within the Slovak Technical Museum in Košice, there are of course basic considerations not only about what and how to document, but how to present the acquired resources. This article aims to contribute to the formulation of collection and presentation plans based on foreign models.

Keywords: Museum, heritage, shipping, maritime, presentation

Voda je základní stavební kámen života a jistě od nejstarších dob byla využívána jako dopravní cesta. Doklady tohoto způsobu využívání vody jsou uloženy i prezentovány v mnoha muzeích světa, od pravěkých monoxylů až po současnost. Existují však muzea výhradně nebo významně orientovaná na dopravu po vodě a ty stojí v pozornosti autora tohoto článku. V souvislosti s myšlenkou vybudování Múzea vodnej dopravy v Bratislavě, v rámci Slovenského technického múzea v Košicích, se samozřejmě objevují základní úvahy nejen o tom, co a jak vlastně dokumentovat, ale jak získané zdroje prezentovat. Tento článek má ambice přispět na základě zahraničních vzorů k doformulování sbírkotvorných a prezentačních záměrů.¹ Ani na Katedře archivnictva a muzeologie na FiF UK Bratislava nestojí tato problematika stranou, o čemž svědčí i zájem studentů.²

Wellington, Plimmers Ark

V hlavním městě Nového Zélandu byla v roce 1848 dokončena loď jménem Iconstant, která však v místním přístavu uvízla o rok později a byla tak pro plavbu neupotřebitelná. Další rok loď koupil John Plimmer, začala být nazývána Plimmers Ark a byla využívána jako celní skladiště a obchod. Její archeologický výzkum začal v roce 1997, loď byla vyzvednuta (respektive její zachovalé torzo) a jako pobočka (expozice) Muzea města Wellingtonu zpřístupněna v roce 2001. Loď je umístěna ve speciálně postavené obdélníkové budově, jejíž dispozice je průchozí. Torza jsou doplněna texty pojednávajícími o vzniku i vyzvednutí lodě z moře, popiskami a filmem. Návštěvníka zaujme volný vstup bez přítomnosti muzejního personálu, expozice je zabezpečena pouze kamerovým systémem. Samotná loď je umístěna v několika nádržích, hlavní část je umístěna uprostřed chodby ve zvýšené poloze. Na dřevo soustavně proudí voda, aby nedošlo k destrukci vyschnutím. Okolo hlavního exponátu jsou nákresy lodě v poměru 1:3, popisy tehdejšího Wellingtonu, nákresy domu, kde je loď nyní umístěna apod. Expozice textem představuje osobu Johna Plimmera, jak byla loď vyrobena apod. Na panelech je množství textů i fotografií z archeologického výzkumu lodě.

* Článek vznikl v rámci grantu VEGA č. 1/0689/22 Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. letech 20. století (Czechoslovak cargo and passenger transport along the Danube river in the 1970s and 1980s).

¹ Stručněji jsem se uvedenými muzei zabýval v: DOLÁK, J. Muzea pěti kontinentů. Brno : Technické muzeum v Brně, 2020. ISBN 978-80-87896-87-7.

² ARDANOVÁ, M. *Problematika ochrany kulturního dědictví pod vodou*; školitel Lenka Vargová, Bratislava 2023. Univerzita Komenského v Bratislavě. Diplomová práce obhájená dne 23. 8. 2023.



Obr. č. 1: Wellington, Plimmers Ark, archiv autora

Stockholm, Vasa museet

Za další příklad lodního muzea můžeme považovat Vasa museum ve Stockholmu. Loď Vasa měla být reprezentativním plavidlem švédského krále Gustava Adolfa (1611 – 1632). Potopila se však hned při své první plavbě v srpnu 1628, a to ještě ve stockholmském přístavu. V roce 1961 byla vyzvednuta na břeh, zrestaurována a nyní slouží jako hlavní exponát v rozsáhlé budově, která představuje život námořníků a další historické souvislosti 17. století. Součástí expozice, jedné z nejnavštěvovanějších v celém Švédsku, jsou i předměty získané podmořskými archeologickými výzkumy. Expozice je působivá svojí částečně „in situ“ povahou, ale i vystavenými exponáty ve vitrínách. Expozice je doplněna počítačovými terminály, kde si návštěvník může „postavit“ loď ze 17. století a „plavit“ se na ni.



Obr. č. 2: Stockholm, Vasa museet, archiv autora

Příklady z Nového Zélandu i Švédska ukazují prezentaci autentických, poměrně rozměrných exponátů, pro které byla postavena speciální budova. Tento přístup nejenže brzdí další fyzickou degradaci exponátů, ale umožňuje v rozšířeném prostoru prezentovat požadovanou tematiku v patřičné šíři.

Reykjavík + Eyrarbakki

Reykjavík Maritime Museum

Eyrarbakki Maritime Museum

Zemí námořních muzeí je celkem pochopitelně Island. Z těch největších stojí za zmínku *Reykjavík Maritime Museum*. Toto námořní muzeum s celostátním významem představuje své kvalitní a rozsáhlé sbírkové kolekce zaměřené na vše, co nějak souvisí s mořem, samozřejmě i jako s vodní cestou, převážně formalistickým způsobem.³ Naopak, dokumentaci malé rybářské vesnice je věnováno *Eyrarbakki Maritime Museum*, také na jižní straně ostrova.⁴

Islandská lokalita Stekkjarkot je významná ze stavebně-historického pohledu. Nachází se zde typický islandský dům z 19. století se zatravněnou střechou jako izolační vrstvou. Druhotně je zde umístěna venkovní replika vikingské lodi *Islendingur*, daleko od jakékoli vodní plochy. Jednoduchý vysvětlující text je dostačující. Do lodi dlouhé cca. 10 metrů je možné vylézt po krátkém žebříku, není zde dozor ani vybíráno vstupné.



Obr. č. 3: Stekkjarkot, Islendingur, archiv autora

Gdyně

V tomto krásném polském městě najdeme hned dvě lodě, v těsné blízkosti umístěné, využívané jako muzejní expozice, a to v tom nejpřirozenějším prostředí, tedy na moři. Tou první je plachetnice *Dar Pomorza*⁵ a druhou torpédoborec *ORP Blyskawica*.⁶ Plachetnice *Dar Pomorza* byla postavena v roce 1909, jako muzeum sloužící od roku 1982. Torpédoborec *ORP Blyskawica*, postavený v letech 1935–1937 ve Velké Británii, slouží pro muzejní účely od roku 1976. Obě lodě jsou vhodnou kombinací atraktivního „exponátu“ v relativně původní podobě na straně jedné a muzejní expozice na straně druhé. Expozice je kombinací in situ (vybavení lodi) s doplněním standardní muzejní expozice.

³ <https://reykjavikcitymuseum.is/reykjavik-maritime-museum/exhibitions>

⁴ <https://www.south.is/en/service/eyrarbakki-maritime-museum>

⁵ <https://nmm.pl/dar-pomorza/>

⁶ <https://gdynie.cz/orp-blyskawica/>



Obr. č. 4: Gdyně, Dar Pomorza, archiv autora



Obr. č. 5: Gdyně, Torpédoborec ORP Blyskawica, archiv autora

Gdaňsk, Národní námořní muzeum

Národní námořní muzeum v Gdaňsku je rozsáhlý komplex s převážně objektově orientovanou expozicí, s částečným využitím moderní techniky (screeny). Muzeum představuje dějiny lodní dopravy od středověku, včetně uměleckých děl zobrazujících lodě, mořeplavbu, stejně tak unikátní ukázky podmořské archeologie apod. Před budovou je ukotvena loď *Soldek*, postavená těsně po druhé světové válce, představující kombinaci in situ (vybavení lodi) s doplněním standardní muzejní expozice.

Na druhé straně vodního kanálu je pak vzácná technická památka, středověký starý jeřáb (*Stary Żuraw*) pro nakládání zboží. Jeřáb byl postaven v roce 1444 a je nejstarším zachovaným přístavním jeřábem v Evropě. V interiéru jsou k vidění nejen technické náležitosti (kola, převody apod.), ale i naaranžované dobové pokoje, pracovny kupce apod. Zaujmu obrovská kola, 6 metrů v průměru, která byla poháněna šlapajícími muži uvnitř kol. Jako muzejní zařízení slouží jeřáb od roku 1962 po generální rekonstrukci.

V těsné blízkosti jeřábu je interaktivní centrum, také provozované muzeem, kde v době mého průzkumu (rok 2019) byla realizována velmi dobrá expozice *Pracovní čluny* s podtitulkem *Lodě lidí světa*, představující různé dopravní prostředky po vodě. Prezentovala na 40 plavidel a život lidí s nimi spojených v rámci kultur celého světa (Norsko, Samoa, Keňa apod.) s řadou interaktivních prvků. Expozici vhodně doplňovaly interaktivní kiosky, zaměřené nejen na mladší návštěvníky. Právě příklad jeřábu považuji za zcela klíčový. Pro vodní dopravu nebyla důležitá jen loď, ale i vše nezbytné pro náklad zboží i nalodění osob. Co nejvíce exponátů „okolo lodi“ by mělo být využito.



Obr. č. 6: Gdaňsk, Starý jeřáb (Stary Żuraw), archiv autora

Námořní muzeum Dubrovník

Námořní muzeum bylo založeno v roce 1949, od roku 1952 je umístěno v samotném centru města v pevnosti sv. Ivana na Mulu. V době mého průzkumu (rok 2005) zde byla dosti statická expozice z roku 1986. Fotografiemi a texty je připomenuto i bombardování města v letech 1991/1992.

Petrohrad, Ledoborec Krasin

Zajímavým muzejním zařízením na řece Něvě je i ledoborec Krasin.⁷ Loď byla postavena v Anglii v roce 1917 a nazvána *Svjatogor*. V roce 1927 byla přejmenována podle bolševického politika Leonida Krasina. Loď se proslavila především záchranou posádky ztroskotané vzducholodi

⁷ <https://www.mameradilode.cz/ledoborec-krasin.html>

Italia Umberta Nobileho, prezentován je i český vědec František Běhounek, který se také výzkumné výpravy vzducholodě zúčastnil. Jedná se o standardní kombinaci prezentace in situ – původní vybavení lodi – strojovna, kapitánský můstek, kajuty a prezentace muzejního typu in fondo – fotky, plakáty a další materiály.



Obr. č. 7: Petrohrad, Ledoborec Krasin, archiv autora

Závěr

Předložený text poukazuje na základní směry, nad kterými by se úvahy o založení Múzea vodnej dopravy měly ubírat.

1. Umístit celé toho muzeum do budovy (novostavba či rekonstrukce starší budovy), a to včetně velmi rozměrných exponátů (třeba lodí). Výhodou je, kromě vhodného stanovení klimatických podmínek pro exponáty, možnost využití velkého množství dokumentů ve vitrínách, na panelech či dokonce bez zakrytí. Nevýhodou je vytvoření skutečně umělého, „muzejního“ prostředí, tj. jistá ztráta autenticity.
2. Druhou možností je umístit centrální exponát (loď) do přirozeného prostředí (na vodu) a uvnitř využít kombinaci prezentace in situ a in fondo.
3. Třetí logickou variantou je kombinace výše uvedených příkladů, tedy umístit loď na vodě poblíž budovy se skutečně muzejní expozicí, vše v rámci jednoho prohlídkového okruhu. Ve všech případech by bylo maximálně vhodné představit další „přístavní“ souvislosti spojené s lodní dopravou – jeřáby, skladiště apod.

Literatura:

ARDANOVÁ, Mária. Problematika ochrany kultúrneho dedičstva pod vodou; školiteľ Lenka Vargová, Bratislava 2023. Univerzita Komenského v Bratislavě. Diplomová práca obhájená dne 23. 8. 2023.

DAVIS Ann – SMEDS Kerstin (ed.) *Visiting the Visitors. An Enquiry Into the Visitor Business in Museums*. Bielefeld : Transcript Verlag, 2016, s. 15-38. ISBN978-3-8376-3289-7.

DEAN, David. *Museum Exhibition: Theory and Practice*. London and New York : Routledge, 1994, 177 s. ISBN 978-0415080163.

DOLÁK, Jan. *Muzeum a prezentace*. Bratislava : Muzeológia a kultúrne dedičstvo, 2015, 116s. ISBN 978-80-971715-8-2.

DOLÁK, Jan. *Muzea pěti kontinentů*. Brno : Technické muzeum v Brně, 2020, 86s. ISBN 978-80-87896-87-7.

LORD, Barry – LORD, Gail Dexter (eds.). *The Manual of Museum Exhibitions*. Walnut Creek, Lanham, New York, Oxford : Altamira Press, 2001, 544 s. ISBN 0-7591-0234-1.

SCHÄRER, Martin R. *Die Ausstellung. Theorie und Exempel*. München : Vlg. Dr. C. Müller-Straten, 2003, 200 s. ISBN 3932704754, 9783932704758.

STRÁNSKÁ, Edita – STRÁNSKÝ, Zbyněk Z. *Základy štúdia muzeológie*. Banská Bystrica : Univerzita Mateja Bela, 2000, 130 s. ISBN 80-8055-455-2.

STRÁNSKÝ, Zbyněk Z. *Úvod do muzeologie*. Brno : Masarykova univerzita, 2000, 169 s. ISBN 80-210-1272-2.

ŠOBÁŇOVÁ, Petra. *Edukační potenciál muzea*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2012, 396 s. ISBN 978-80-244-3034-8.

ŠOBÁŇOVÁ, Petra. *Muzejní edukace*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2012, 140 s. ISBN 978-80-244-3003-4.

WAIDACHER, Friedrich. *Průručka všeobecné muzeologie*. Bratislava : Slovenské národné múzeum – Národné múzejné centrum, 1999, 477 s. ISBN 80-8060-015-5.

Elektronické zdroje:

<https://www.south.is/en/service/eyrarbakki-maritime-museum>

<https://reykjavikcitymuseum.is/reykjavik-maritime-museum/exhibitions>

<https://www.mameradilode.cz/ledoborec-krasin.html>

<https://nmm.pl/dar-pomorza/>

<https://gdyne.cz/orp-blyskawica/>

Od plte k remorkéru. Dokumentácia vodnej dopravy v slovenských múzeách*

Doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD., Univerzita Komenského v Bratislave, Filozofická fakulta, Katedra archívnickva a muzeológie, Gondova 2, 811 02 Bratislava 1, lubos-kacirek@uniba-sk a STM-Múzeum dopravy, Šancová 1/B, 811 04 Bratislava, lubos.kacirek@stm-ke.sk

ORCID: 0009-0002-7983-7294

Abstract: *We have physical evidence of water transport in Slovakia from the period before our era (Celtic boat) and the Roman Empire (2 ship anchors). The navigation of rivers in the time of Great Moravia is documented by monoxyls found in the cadastre of Mikulčice (Czech Republic). We have the oldest written documents about the navigation of Slovak rivers from the 11th century (a document of the Hungarian king Géza I. from 1075). Documentation of water transport in Slovak museums was a peripheral area. Based on a survey of selected museums in Slovakia, we bring closer the documentation of water transport (picture collections, three-dimensional objects) in selected Slovak museums. The field of sailing is documented mainly through period photographs from the end of the 19th and the first half of the 20th century. The three-dimensional objects represent the primary production tools for wood processing, including the production of rafts, parts of a rafter's clothing, and one fishing boat – a monoxyl. The history of water transport is brought closer to the exhibits in the Museum of Transport in Rajecké Teplice (exhibition of the Považské Museum in Žilina), the Central Slovak Museum in Banská Bystrica (Thurzo house, Hron as a transport artery in the context of wood processing) or the Museum of the City of Bratislava (from the period of steam navigation from the 1st half 19th to the first half of the 20th century). The largest collection is kept by the STM-Museum of Transport in Bratislava. It mainly documents navigation on the Danube in the 20th century. STM is currently focusing on the presentation of water transport in the form of exhibitions, prospectively preparing a specialized exhibition Museum of Water Transport in the area of the Winter Port.*

Keywords: *navigable rivers, shipping, rafting, exposition, museums*

Úvod

Rieky patria k hlavným komunikačným ťahom, popri ktorých prebiehala od počiatkov ľudstva migrácia obyvateľov. Ľudia postupne využívali silu vodného toku aj na prepravu prostredníctvom plavidiel. Pri sledovaní tradičných povolání na území dnešného Slovenska v predindustriálnom období nechýba ani pltníctvo. Toto povolanie a spôsob života máme zdokumentované prostredníctvom viacerých publikácií, spomeniem aspoň práce Andreja Polonca *O pltníctve na Slovensku* z roku 1944 a Mariana A. Husku *Slovenskí pltníci. Život, práca a kultúra slovenských pltníkov* z roku 1972. Súčasníci sa s ním môžu oboznámiť prostredníctvom cestovného ruchu alebo umeleckej štylizácie vo výtvarnom umení. Rozvoj železníc od 2. polovice 19. storočia spôsobil postupný zánik pltníctva do 1. polovice 20. storočia. Od 2. desaťročia 19. storočia sa na rieke Dunaj rozvíja paroplavba, ktorá priniesla výrazné zmeny v splavovaní riek, technológií výroby plavidiel a zvyšovaní prepravy tovaru. Obraz pltníka postupne nahrádza postava lodníka.

* Štúdia bola vypracovaná v rámci riešenia projektu VEGA (1/0689/22) Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia (Czechoslovak cargo and passenger transport along the Danube river in the 1970s and 1980s).

Hospodársky najvýznamnejšou splavnou riekou na území Slovenska je Dunaj. Povodie Dunaja, patriace k úmoriu Čierneho mora, je zbernou oblasťou západného a časti stredného Slovenska, kým východnú časť Slovenska tvorí zberná oblasť Tisy. Do Dunaja sa vlievajú aj ďalšie splavné rieky, a to Morava, Váh a Hron. Rieka Nitra nebola vhodná na splavovanie, Ipeľ sa využíval len okrajovo. Na severnom Slovensku patrili k splavným riekam Kysuca a Orava. Na východnom Slovensku sa splavovali Hornád, Bodrog, Latorica a Ondava, patriace do povodia Tisy.¹ Časť severného Slovenska prináleží k úmoriu Baltského mora, na splavovanie tejto oblasti sa využívali rieky Poprad a Dunajec.²

Archeologické doklady vodnej dopravy

Na základe súčasných výskumov máme najstarší doklad o splavovaní riek na území Slovenska dokladovaný **torzom keltského člna** datovaného do 4. – 3. storočia pred n. l. Čln je zbierkovým predmetom Žitnoostrovského múzea v Dunajskej Strede. Bol objavený v roku 1982 v lokalite Košariská pri Šamoríne. Vďaka finančnej podpore z Fondu na podporu umenia prešiel čln v rokoch 2020 a 2021 náročným reštaurovaním a od januára 2022 tvorí jeden z najdominantnejších predmetov múzea.³



Obr. č. 1: Torzo keltského člna, 4. – 3. storočie pred n. l. Zdroj: Žitnoostrovské múzeum v Dunajskej Strede

¹ Až do výstavby železnice sa po Tise a Dunaji dopravovalo do Pešti napríklad aj gemerské železo.

² Bližšie o spravovaní slovenských riek píše napríklad POLONEC, A. *O pltníctve na Slovensku*. Turčiansky Sv. Martin : SNM, 1944, 32 s.; JEŘÁBEK, R. *Karpatské vorařství v 19. století*. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, 1961 – II. kapitola: Vorařství v povodí Váhu (Váh, Orava, Kysuca) a Hronu (Hron), s. 77-98 a III. kapitola: Vorařství v povodí Visly (Visla, Sola, Skava, Poprad, Dunajec, Visloka, San a Bug), s. 99-112; HUSKA, M. A. *Slovenskí pltníci. Život, práce a kultura slovenských pltníků*. Martin : Osveta, 1972, 294 s.; Doprava po vode. In *Etnografický atlas Slovenska*. Bratislava : Národopisný ústav SAV a Slovenská kartografia, 1990, s. 36; GINDL, J. Z dejín dopravy dreva po Hrone. In *Zborník Lesníckeho, drevárskeho a poľovníckeho múzea 14*. Martin : Osveta, 1987, s. 183-194; SOSKA, F. Strieborná tepna obchodu. Z histórie pltníctva na Poprade a Dunajci. In: *Východoslovenské noviny*, 22. 7. 1983, roč. 32, č. 171, s. 4.

³ Nová archeologická expozícia je už prístupná verejnosti. In: <https://dunajskostredsky.sk/nova-archeologicka-expozicia-je-uz-pristupna-ve-rejnosti>. Publikované: 31. január 2022 – 20:51.

Zmienky o plavbe na strednom Dunaji máme zaznamenané už z obdobia staroveku. Začiatkom augusta 2022 sa aj verejnosť na Slovensku mohla oboznámiť s plavbou po Dunaji v čase Rímskej ríše a pozrieť si funkčnú repliku rímskej veslice, ktorá 16. júla vyplávala z nemeckého Ingolstadtu a koncom novembra sa doplavila do Čierneho mora.⁴



Obr. č. 2: Rímske veslice na Dunaji. Zobrazenie z publikácie T. Ortvayho z roku 1895⁵



Obr. č. 3: Plavba repliky rímskej veslice po Dunaji, 2022. Zdroj: Denník Sme⁶

Doklady o plavbe na Dunaji z rímskeho obdobia sa nám torzovito zachovali aj na území Slovenska prostredníctvom hmotných dokladov – a to torz dvoch rímskych kotiev spolu s torzami kamenných článkov objavených pri prehlbovaní dunajského koryta v km 1760 pri Iži

⁴ Bližšie napríklad: <https://bratislava.sme.sk/c/22972641/po-dunaji-priplava-rimska-veslica.html>. [cit. 10. 9. 2022].

⁵ ORTVAY, T. *Geschichte der Stadt Pressburg I*. Pressburg: C. Stampfel, 1895, s. 36.

⁶ Ref. č. 4.

v roku 1971. Odborne ich spracoval pracovník AÚ SAV Titus Kolník.⁷ Jedna z kotiev je súčasťou expozície v Podunajskom múzeu v Komárne (e. č. KA-5867), druhá by sa mala nachádzať v Poľnohospodárskom múzeu v Nitre – nemám to zatiaľ potvrdené. V obecnom múzeu v Iži vystavujú kópiu jednej z kotiev. V tejto lokalite sa z rímskeho obdobia zatiaľ podarilo dokladať základy mosta.⁸

Žiaľ, počas úpravy dunajského brehu sa nevykonala dostatočný archeologický výskum. Je pravdepodobné, že pri systematickom výskume by sa podarilo získať aj ďalšie doklady k dejinám vodnej dopravy v rímskom období. Ako naznačuje T. Kolník, tieto nálezy pravdepodobne pochádzali z potopenej rímskej lode s nákladom. Túto hypotézu mal potvrdiť alebo vyvrátiť ďalší, doteraz nerealizovaný systematický výskum, vďaka ktorému sa otvára možnosť objavenia torza rímskeho plavidla. V súčasnosti sa rozvíja tzv. archeológia pod vodou, ktorej sa venujú o. i. archeologičky Miroslava Daňová z FF Trnavskej univerzity a Klaudia Daňová z AÚ SAV. Vo svojom výskume sa zameriavajú aj na lokality spojené s brodmi a prechodmi cez rieky.

Ďalší hmotný doklad o vodnej preprave máme dokumentovaný z obdobia Veľkej Moravy v 9. storočí, a to vďaka zachovaným torzám štyroch dlabaných člnov z jedného kusa kmeňa duba – tzv. monoxylom. Plavidlá boli nájdené počas archeologického výskumu v areáli NKP Slovanské hradisko v Mikulčiciach v 60. rokoch 20. storočia spolu so zvyškami základov mostných objektov v zaniknutých ramenách rieky Morava na území dnešnej Českej republiky.⁹ V súčasnosti prebieha ich konzervácia.¹⁰ Aj tieto, hoci skromné, hmotné doklady vodnej dopravy nám dokladajú jej kontinuálne používanie na území Slovenska, ktorá sa postupne rozvíjala, a približuje vtedajšiu technologickú vyspelosť v tejto oblasti.



Obr. č. 4: Monoxyl z obdobia Veľkomoravskej ríše. Zdroj: Masarykovo múzeum v Hodoníne, pobočka Slovanské hradisko v Mikulčiciach

⁷ KOLNÍK, T. Rímske nálezy pri Iži. In *AVANS (Archeologické výskumy a nálezy na Slovensku)*. Nitra : AÚ SAV, 1977, s. 170-171, 380; Informácia od doc. M. Daňovej z Katedry archeológie FF TU v Trnave a M. Gereho z Podunajského múzea v Komárne.

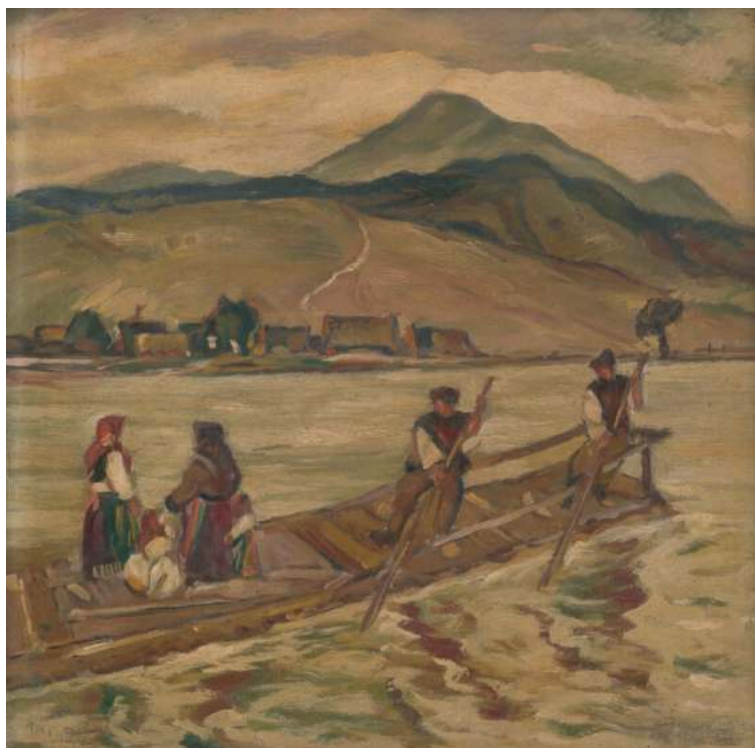
⁸ DAŇOVÁ, M. Archeológia pod vodou a rímske nálezy na Dunaji. In *Pamiatky a múzeá*, 2022, roč. 71, č. 1, s. 58-60; DAŇOVÁ, M. – DAŇOVÁ, K. – HALINÁR, M. – HOFFMAN, M. – LIESKOVSKÝ, T. – KOPRIVŇANSKÝ, A. – SOČUVKA, V. Hľadanie rímskeho prístavu. O počiatkoch systematického prieskumu riečného dna Dunaja pri Iži. In *Zborník SNM Archeológia*, roč. 32. Bratislava : SNM-Archeologické múzeum, 2022, s. 319-328.

⁹ <https://www.masaryk.info/slovanske-hradiste-mikulcice-o-muzeu/1255/> [cit. 10. 9. 2023].

¹⁰ Velkomoravský unikát ukryvajú v Mikulčiciach pod plachtou. Slovanské monoxylly uvidí lidé až za dva roky. In: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/3037324-velkomoravsky-unikat-ukryvaji-v-mikulcicich-pod-plachtou-slovanske-monoxylly-uvidi> [cit. 10. 9. 2023].

V historických prameňoch je doprava tovaru a osôb po rieke Morave zaznamenaná už od konca stredoveku,¹¹ prostredníctvom múzejných zbierok však zdokumentovaná nie je.¹² Prievozníctvo ako živnosť máme na Morave zdokumentované ešte na začiatku 50. rokov 20. storočia, kedy po nástupe komunistického boli rušené živnosti a rieka Morava ako na istom úseku štátna hranica medzi Československom a Rakúskom sa stala súčasťou Železnej opony a hraničného pásma.¹³

Najstaršie písomné doklady o splavovaní slovenských riek máme z 11. storočia. V listine uhorského kráľa Gejzu I. z roku 1075 týkajúcej sa opátstva v Hronskom Beňadiku sa o. i. uvádza vyberanie mýta od pltí, ktoré sa plavili na tomto úseku Hrona.¹⁴ Pltníctvo zažívalo najväčší rozmach v 19. storočí pred rozmachom železníc a zaniklo v 40. rokoch 20. storočia. Toto obdobie postupného útlmu pltníctva máme relatívne zmapované prostredníctvom fotografického materiálu v zbierkovom fonde viacerých slovenských múzeí, osobitne v SNM-Etnografickom múzeu v Martine (ďalej SNM-EM). V príspevku približujem výsledky prieskumu vo viacerých slovenských múzeách, prevažne regionálneho zamerania, ktorých zbierkotvorná činnosť zasahuje aj oblasť so splavnými riekami.¹⁵



Obr. č. 5: M. Benka: Veľká voda na Váhu, 1925 – 1927. Východoslovenská galéria, Košice. Zdroj: webumenia.sk

¹¹ JERÁBEK, R. *Karpatské voraštví v 19. století*. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, 1961, s. 13 a n.

¹² Za informáciu ďakujem pánovi R. Drškovi zo Záhorského múzea v Skalici.

¹³ ZAJÍČKOVÁ, M. Evidencia malých plavidiel a prievozov na rieke Morave v Skalickom okrese v roku 1952. In *Zborník Záhorského múzea v Skalici 6*, 2011, s. 193-197.

¹⁴ POLONEC, A. *O pltníctve na Slovensku*. Turčiansky Sv. Martin : SNM, 1944, s. 2.

¹⁵ Oslovené múzeá (16): SNM-Historické múzeum v Bratislave, SNM-Etnografické múzeum v Martine, Lesnícke a drevárske múzeum vo Zvolene, Západoslovenské múzeum v Trnave, Stredoslovenské múzeum v Banskej Bystrici, Východoslovenské múzeum v Košiciach, Múzeum mesta Bratislavy, Záhorské múzeum v Skalici, Trenčianske múzeum v Trenčíne, Považské múzeum v Žiline, Balneologické múzeum Imricha Wintera v Piešťanoch, Horehronské múzeum v Brezne, Kysucké múzeum v Čadci, Liptovské múzeum v Ružomberku, Krajské múzeum v Prešove a Ľubovnianske múzeum v Starej Ľubovni.



Obr. č. 6: F. Duša: Orava, 1933. Drevoryt zachytáva pltníkov pri Oravskom hrade. Galéria umenia Ernesta Zmetáka, Nové Zámky. Zdroj: webumenia.sk

Dokumentovanie vodnej dopravy prostredníctvom hmotných predmetov bolo od počiatkov vzniku múzeí na Slovensku na konci 60. rokov 19. storočia okrajovou záležitosťou. O systematickejšej zbierkotvornej činnosti môžeme hovoriť až od druhého desaťročia 21. storočia v kontexte STM-Múzea dopravy v Bratislave. V roku 1964 sa síce jednou zo zbierkotvornej oblasti Považského múzea so sídlom v Žiline stala dokumentácia dejín dopravy, oblasť vodnej dopravy však mala len parciálne zastúpenie. Dokumentácia dopravy sa v Považskom múzeu začala reálne naplňať až v roku 1967, keď múzeum získalo prevodom približne 250 kusov predmetov z oblasti dopravy zo Slovenského technického múzea v Košiciach, z nich 29 kusov tvorila oblasť vodnej dopravy.¹⁶ Vodnú dopravu zastupovali obrazové zbierky, a to prevažne súbor fotografií z výstavby vodného kanála Železné vráta, postaveného v rokoch 1890 – 1896. Hlavnou osobnosťou výstavby bol uhorský minister dopravy Gábor Baross, prezývaný aj „otec uhorských železníc“. Menší súbor tvoria fotografie a obrazy riečnych prístavov v Uhorsku, vrátane bratislavského. Tieto predmety tvorili základ zbierkového fondu múzea, ktorý maďarská vláda sústreďovala v Košiciach ešte počas 2. svetovej vojny.

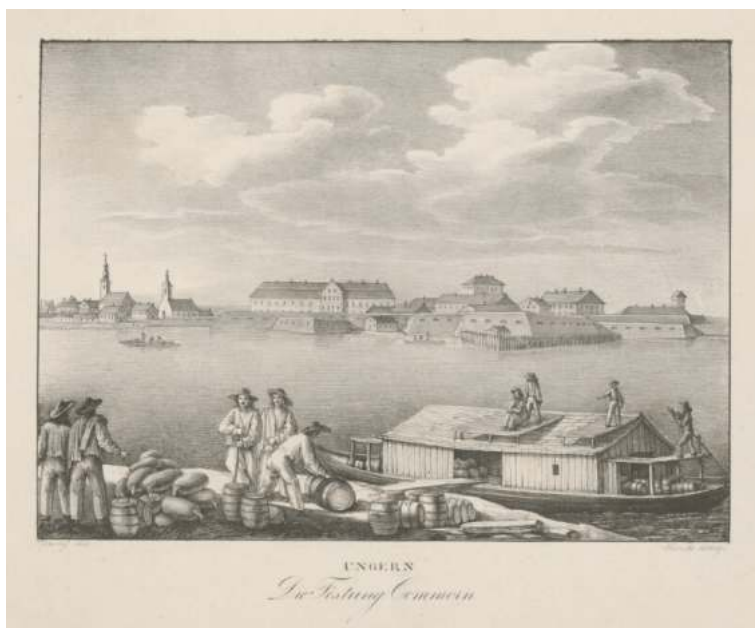
Na základe nariadenia vlády č. 200 z roku 1981 sa Považské múzeum stalo špecializovaným múzeom na dokumentáciu železničnej dopravy na Slovensku, iné druhy dopravy sa tak dostali do úzadia. Nová zmena nastala po roku 1989. V roku 1999 bolo v Bratislave založené Múzeum dopravy ako špecializované pracovisko STM v Košiciach. Primárne sa zameriavalo

¹⁶ MIČUROVÁ, M. *Doprava. Edícia Fontes*. Žilina : Považské múzeum, 2001, s. 7, 55-58, 69 – 70; ŠIMKO, P. Považské múzeum v Žiline – múzeum pre oblasť dejín dopravy na Slovensku (skutočnosť a vízie). In *Ochrana pamiatok dopravy v rámci Slovenska. Zborník príspevkov z odborného seminára pri príležitosti 10. výročia otvorenia Múzea dopravy Bratislava 2009*. Košice : STM, 2010, s. 18. Približne polovica predmetov však bola oficiálne prevedená až vo februári 1984. Prevažnú časť z nich tvorili predmety z oblasti železničnej dopravy. In STM v Košiciach, *Kniha úbytkov*. Za poskytnutie podkladov ďakujem kolegyni A. Grofovej.

na dokumentáciu cestnej a čiastočne koľajovej dopravy. Od roku 2014, po získaní remorkéra Šturec do zbierkového fondu STM, sa Múzeum dopravy začalo systematicky sústreďovať aj na dokumentáciu vodnej dopravy.

Obrazové zbierky

Z obdobia novoveku vodnú dopravu primárne zaznamenávajú obrazové pramene – maľby, grafiky a veduty, v značnej časti uchovávané v múzeách a galériách. Od konca 19. storočia sa do zbierok dostáva ďalšie médium – fotografia. Základný prehľad o týchto zbierkach poskytuje verejne dostupný webový portál webumenia.sk, spravovaný Slovenskou národnou galériou, na ktorom si návštevník prostredníctvom kľúčových slov môže vyhľadať skúmaný predmet záujmu z vybraných slovenských galérií. Napríklad pri vložení vybranej slovenskej splavnej rieky (napr. Dunaj či Váh) do vyhľadávača, nám databáza ponúkne viacero výtvarných diel, prevažne z 19. a 20. storočia, zachytávajúcích aj doklady vodnej dopravy.



Obr. č. 7: A. F. Kunike – L. Ermini: Plavba plťou na Dunaji pri Komárne, 1. tretina 19. storočia. Zo zbierok GBM. Zdroj: webumenia.sk

Obrazové pramene z oblasti vodnej dopravy na slovenských riekach nachádzame aj v ďalších slovenských múzeách. Napríklad Podunajské múzeum v Komárne uchováva fotografie a pohľadnice s motívom Dunaja, plavidiel a mostov. Zbierkový fond Považského múzea tvoria už spomínané fotografie dokumentujúce lodnú dopravu na Dunaji, výstavbu vodného diela Železné vráta, prístavy v Bratislave a Komárne, ale aj na Váhu (plte na Váhu, kompa v Piešťanoch) časovo pochádzajúce prevažne od konca 19. do polovice 20. storočia.¹⁷ Podobne aj Balneologické múzeum Imricha Wintera v Piešťanoch uchováva prevažne fotografie a pohľadnice plti a pltníkov na Váhu z 1. polovice 20. storočia, výletných lodí, ktoré premávali po Sĺňave či fotografie z prievozu cez Váh z okolia obce Lúka z polovice 20. storočia.¹⁸

¹⁷ Za poskytnutie podkladov ďakujem P. Šimkovi, správcovi Múzea dopravy Považského múzea v Žiline.

¹⁸ Za poskytnutie informácií ďakujem kurátorovi múzea A. Bolerázskemu.



Obr. č. 8: Predstava plavby na Váhu okolo roku 2000 očami obyvateľov zo začiatku 20. storočia.
Zdroj: Trenčianske múzeum, Trenčín

V SNM-EM sa nachádzajú zábery pltníkov z roku 1945 z Liptova, skladanie plte v Červenom Kláštore, ako aj zbierka fotografií pltníkov na Považí a Horehroní, prevažne reprodukcii z rôznych publikácií. Okrajovo sú zastúpené prevozy cez rieky, napríklad kompa v Zemnom alebo v Malej Bytči (okolie Žiliny).¹⁹ Takisto aj Stredoslovenské múzeum v Banskej Bystrici má vo fonde niekoľko fotografií: Pltníci z Čierneho Balogu plaviaci sa po Hrone (r. 1937), Vyústenie Bystrej do Hrona a hať na Hrone, vľavo budova pltnice (r. 1930) a Stará trať na Štiavničke pri Podbrezovej s budovou pltnice, vtok rieky Bystrianka do Hrona, v pozadí továrenské objekty železiarne v Podbrezovej (r. 1930).²⁰ Lesnícke a drevárske múzeum vo Zvolene dokumentuje dopravu dreva plťami či plavbu plťi cez Bujakovské hrble v Beňuši.²¹ Podobne Ľubovnianske múzeum v Starej Ľubovni má niekoľko kusov fotografií pltníkov na Dunajci zo začiatku 20. storočia.²²

V múzeách sú však zastúpené aj fotografie zo 70. rokov 20. storočia. Napríklad Východoslovenské múzeum v Košiciach uchováva fotografie pltníkov na Dunajci z tohto obdobia, zachytávajú už teda rozvoj pltníctva v rámci turizmu.²³ Kysucké múzeum so sídlom v Čadci zasa bývalú pltnicu v Novej Bystrici na rieke Bystrica, ktorá sa vlieva do Kysuce (z r. 1976, autor Dominik Choluj).

Z oblasti výtvarného umenia nemôžeme vynechať ani plastiky či sochy, ktoré takouto umeleckou formou zobrazujúcou hlavne pltníka. Na stránke webumenia.sk takto nájdeme bronzovú plastikú pltníka od Pavla Bána z roku 1943 z Oravskej galérie v Dolnom Kubíne. Kysucké múzeum zasa uchováva dve drevené plastiky – Pltník (z r. 1982) a Pltníci (z r. 1984) od ľudového rezbára Jána Podsklana.²⁴

Problematiku dokumentácie dopravy v slovenských múzeách máme zachytenú aj v teoretických prácach. K prvým patrí práca B. Kostického *Triednik katalogizačných kariet odboru novších dejín v múzeách* z roku 1967. Publikácia vznikla ešte pred elektronickým spracovávaním múzejných zbierok a vychádzala z desatinného triedenia známeho z knižničných katalógov. Doprava všeobecne mala kód 330, vodná č. 333.²⁵

¹⁹ Informácia od K. Očkovej zo SNM-Etnografického múzea v Martine.

²⁰ Ďakujem pani V. Luptákovej zo Stredoslovenského múzea v Banskej Bystrici.

²¹ Za informáciu ďakujem kurátorky múzea T. Figurovej.

²² Informácia od F. Marcínovej z Ľubovnianskeho múzea v Starej Ľubovni.

²³ Za poskytnutie podkladov ďakujem pani G. Klapáčovej z Východoslovenského múzea v Košiciach.

²⁴ Za informáciu ďakujem etnológovi A. Kontrikovi z Kysuckého múzea.

²⁵ Cestná č. 331, železničná 332 a letecká 334. In KOSTICKÝ, B. *Triednik katalogizačných kariet odboru novších dejín v múzeách*. Bratislava : SNM, Kabinet muzeálnej a vlastivednej práce, 1967, s. 30.

Trojrozmerné zbierkové predmety

Oblasť modernej vodnej dopravy, t. j. od počiatkov paroplavby, máme v múzeách zdokumentovanú prostredníctvom trojrozmerných dokladov len poskromne. Najväčšiu zbierku uchováva STM-Múzeum dopravy. Tejto zbierke sa venuje osobitný príspevok od kurátora Mgr. M. Goduša.

Podunajské múzeum v Komárne uchováva v zbierkovom fonde predmety archívnej povahy, ako štatút spoločnosti poisťujúcej lode v Komárne (z r. 1838) a účasť spoločnosti poisťujúcej lode v Komárne (z r. 1839, 1840 a 1842).²⁶ Múzeum mesta Bratislavy (ďalej MMB) okrem obrazových dokumentov vo svojom fonde uchováva aj modely lodí, ktoré sa plavili na Dunaji, ako napríklad model lode Pressburg, nadobudnutý v roku 1931 od tunajšieho cechu lodiarov.²⁷



Obr. č. 9: Expozícia dejín mesta Bratislavy v Múzeu mesta Bratislavy. Časť zameraná na lodnícke a lodiarske tradície. Zdroj: archív autora

²⁶ Za poskytnutie podkladov ďakujem historikom a kurátorom múzea V. Galovi a P. Vanyovi.

²⁷ Za poskytnutie informácií ďakujem J. Štofovej z MMB.



Obr. č. 10: Pôvodná časť expozície v Podunajskom múzeu v Komárne prezentujúca rybárstvo a lodiarstvo. Časť zameraná na lodnícke a lodiarske tradície. Zdroj: archív autora

Vo Východoslovenskom múzeu v Košiciach sa nachádza lodný zvon z remorkéra Dargov postaveného v roku 1960 v Slovenských lodeniciach v Komárne.²⁸ Múzeum ho získalo do zbierok v roku 1971.²⁹ Môžeme predpokladať, že viac ako záujem o predmet spojený s lodnou dopravou na Dunaji bol dôvodom získania do zbierok jeho názov, keďže plavidlo nieslo názov po východoslovenskej obci, ktorá bola takmer celá vypálená na konci 2. svetovej vojny.

Oblasť pltníctva dokumentujú primárne pracovné nástroje pltníkov. Súčasti plti a pracovné náradie spojené s pltníctvom, ako sekerky – štipáky či sapíny, vrtáky – nebožiece, remene na zväzovanie – húžvy, obruče či veslá, sa nachádzajú vo viacerých slovenských múzeách, ktorých zbierkotvorná oblasť zahŕňa aj splavné toky Váhu a Hrona. V SNM-EM v Martine sa nachádzajú v zbierke „remeslá, domácka výroba, zamestnania“. Pochádzajú prevažne z dolného Liptova (Stankovany a okolie) a Oravy. Niektoré z predmetov v zbierke získal ešte Ján Petrikovich (1846 – 1914),³⁰ siahajú teda ešte do zbierkotvornej činnosti Muzeálnej slovenskej spoločnosti. Podobne sa takéto pltnícke, resp. klasické drevárske náradie, ktoré sa takisto používalo v drevorubačstve i pri zbíjaní plti, nachádza v Liptovskom múzeu v Ružomberku³¹ alebo Horehronskom múzeu v Brezne.³² Takéto pracovné náradie má vo svojom fonde aj Lesnícke a drevárske múzeum vo Zvolene, okrem nich aj segmenty žlabov z Harmanca, ktoré boli súčasťou tamojšieho splavovacieho systému a žlab z potoka Obrubovanec.

Čiastočne sa uchoval odev, v múzejnej dokumentácii prisudzovaný pltníkom, ako napríklad v Ľubovnianskom múzeu v Starej Ľubovni. Stredoslovenské múzeum v Banskej Bystrici takisto uchováva časť tradičného odevu – dva pltnícke klobúky, jeden z nich je súčasťou stálej expozície Tranzithistory.³³ Menšia zbierka predmetov, dokumentujúcich už pltnícku tradíciu v rámci

²⁸ BOHUNSKÝ, J. – PUHA, K. *Dunajská flotila : História lodného parku od roku 1922*. Bratislava : Slovart, 2012, s. 19.

²⁹ Za poskytnutie podkladov ďakujem pani G. Klapáčovej z Východoslovenského múzea v Košiciach.

³⁰ Informácia od K. Očkovej zo SNM-Etnografického múzea v Martine.

³¹ Za informáciu ďakujem kurátorovi múzea M. Nemcovi.

³² Za podklady ďakujem kurátorovi múzea J. Ondrejčkovi.

³³ Za informáciu ďakujem kurátorke múzea V. Luptáčkovej.

cestovného ruchu, sa nachádza vo Východoslovenskom múzeu v Košiciach. A to zo zamagurskej obce Lesnica (okr. Stará Ľubovňa), ležiacej pri Dunajci. Dokumentuje ju vesta a klobúk – nazývaný kapeľuš, vyrobené okolo roku 1950. Dopĺňa ich pltnický preukaz o spôsobilosti vodcu na malé plavidlo, ktorý po roku 1960 vydala Štátna plavebná správa Bratislava, pobočka Žilina, preukaz – legitimácia – pltníka (vydal Okresný úrad v Spišskej Novej Vsi) a pltnický odznak vedúceho pltníka.

Samotné plavidlo – plť – na základe aktuálneho prieskumu neuchováva žiadne zo slovenských múzeí, čo je vzhľadom na rozmery predmetu pochopiteľné. Múzeá preto uprednostnili jej model, ako napríklad v Považskom múzeu či v Stredoslovenskom múzeu v Banskej Bystrici. Podľa informácie M. Daňovej z Katedry archeológie FiF TU v Trnave bola pred niekoľkými rokmi nájdená pri Beckove pri ťažbe štrku plť. Zachované časti mali byť uložené v múzeu. Toto tvrdenie však nevieme verifikovať, v Trenčianskom múzeu sa nenachádzajú.

Z plavidiel sa v národopisnej zbierke Východoslovenského múzea v Košiciach nachádza rybársky člnok (dĺ. 560 cm), označený ako dlabanka. Lodka sa aktuálne v expozícii Múzea v Červenom Kláštore, kde je dlhodobo zapožičaný.³⁴ Pravdepodobne pochádza z 1. polovice 20. storočia a reprezentuje ukážku monoxylu a domácej výroby plavidiel slúžiacich na rybolov.

Múzejná prezentácia vodnej dopravy

Podobne je skromne v slovenských múzeách zastúpená aj múzejná prezentácia lodníctva, resp. pltníctva. V súčasnosti dejiny vodnej dopravy na území Slovenska prezentuje časť expozície Múzea dopravy v Rajeckých Tepliciach, ktoré je vysunutou expozíciou Považského múzea so sídlom v Žiline. Expozícia bola sprístupnená v roku 2014. Návštevníci sa tu formou informačného banneru prostredníctvom historických medzníkov a obrazových materiálov môžu oboznámiť so základnými trendami vývoja vodnej dopravy. Pozornosť sa primárne venuje riekam Váh a Dunaj ako hlavným dopravným tepnám. Nechýba model plte ako najrozšírenejšieho dopravného prostriedku na slovenských riekach do rozvoja modernej lodnej dopravy. Aj keď oblasť vodnej dopravy tvorí najmenšiu časť segmentu z oblasti dopravy, dominuje železničná a cestná doprava, návštevník získava všetky základné informácie o dôležitých medzníkoch tejto oblasti dopravy.

V rámci národopisnej expozície Horehronského múzea v Brezne s názvom „Život a kultúra ľudu na Horehroní“ je v jednej zo šiestich oblastí tradičnej hmotnej kultúry predstavená aj tematika drevorubačstva a výroby z dreva. V rámci nej sú vystavené dve makety plťí s pltníkmi a nákladom, vrátane nástrojov na výrobu plťí, ako píly, nebožiece a odrážacia palica.³⁵ V lesníckom skanzene vo Vydrove je súčasťou jednotlivých zastavení aj plť, prostredníctvom ktorej sa návštevníci môžu dozvedieť viac o pltníctve.

Históriu dopravy, vrátane vodnej, v stredoslovenskom regióne, teda s dôrazom na pohronskú oblasť, v súčasnosti prezentuje časť novej expozície Stredoslovenského múzea v Banskej Bystrici pod názvom Transithistory, t. j. cesta históriou, históriou obchodu a cestovania, v Thurzovom dome.³⁶ Hron ako vodná, riečna cesta je súčasťou šiesteho zastavenia. V tejto časti je priblížený o. i. spôsob obživy časti obyvateľov, ktorí sa venovali drevorubačstvu a preprave dreva po vodnom toku, jeho ďalšie spracovanie a výrobky z dreva, ale i lovu rýb. O pltníctve informuje aj samostatný banner. Oceňujem, že celá expozícia je dvojjazyčná a prostredníctvom angličtiny prístupná aj zahraničným návštevníkom. Pri porovnaní slovenského výrazu „pltníctvo“ a anglického „rafting“ môžeme tiež sledovať, ako sa tento anglický výraz dostáva do slovenskej

³⁴ Za poskytnutie podkladov ďakujem pani G. Klapáčovej z Východoslovenského múzea v Košiciach.

³⁵ Za podklady ďakujem kurátorovi Horehronského múzea J. Ondrejčkovi.

³⁶ <https://www.archinfo.sk/diela/rekonstrukcia-a-obnova/nova-stala-expozicia-stredoslovenskeho-muzea-v-thurzovom-dome-banska-bys-trica.html> [cit. 05. 11. 2023].

lexiky, ale s posunutým významom ako vodného, rekreačného športu na divokej vode.

Múzeum mesta Bratislavy vo svojej expozícii zameranej na dejiny mesta predstavuje aj rieku Dunaj s odkazom aj na tunajšiu vodnú dopravu (napríklad preprava cez Dunaj prostredníctvom propelera). Podobne Dunaj a spôsob života obyvateľov pri rieke približovala aj staršia historická expozícia v Podunajskom múzeu v Komárne.

Prvé snahy o založenie múzea lodnej dopravy

Už pred rokom 1989 máme zachytené snahy o múzejnú dokumentáciu vodnej dopravy na Slovensku. V roku 1988 publikovali v časopise *Technické noviny* Jiří Kubáček a Kamil Procházka článok s názvom *Budeme mať Slovenské národné technické múzeum?*. Príspevok reagoval na vtedajšiu úlohu Ústrednej správy múzeí a galérií (USMaG) „*Slovenské technické múzeum v Bratislave*“ vypracovanej architektmi Vladimírom Husákom a Miroslavom Frecerom. Zámerom autorov príspevku bolo podnietiť diskusiu na dokumentáciu technického dedičstva Bratislavy („*dejiny priemyslu a technických odvetví*“), osobitne lodnej, resp. vodnej dopravy na Dunaji a sprístupnenie expozície v Sklade ČSPD č. 7.

Svoj názor vysvetľovali nasledovne: „*Objekt tvorí tradičnú súčasť bratislavskej siluety, navyše organicky spätý s Dunajom, hlavným formujúcim prvkom mesta, a spätý s lodnou dopravou, ktorá historicky silne formovala ráz tohto dunajského mesta.*“ A ďalej vysvetľujú, že práve vodná doprava „*by bola aj vari najsilnejšou výstavnou komoditou múzea*“. Podľa autorov tak „*naskytuje sa tu možnosť prirodzene využiť prostredie nábrežia pre veľkorozmerné exponáty – lode a príslušné zariadenia*“.³⁷ Nábrežie pred budovou skladu by zároveň slúžilo aj ako verejný prístav. Otvorenie múzea malo byť súčasťou osláv 700. výročia udelenia mestských práv Bratislave v roku 1991. Budova skladu bola v roku 1986 vyhlásená za NKP (č. BA-N 828/1986) a v tom čase ju využívalo SND ako zariadenie staveniska novej budovy divadla, ktoré malo byť verejnosti sprístupnené v roku 1992. Autori príspevku navrhovali, aby múzeum – reálne expozícia – bolo buď organizačnou zložkou STM v Košiciach, Múzea mesta Bratislavy alebo SNM-Historického múzea.

Tento príspevok vzbudil pomerne živú diskusiu podporovateľov i odporcov návrhu. K podporovateľom múzea patril o. i. kpt. Peter Majerník, ktorý na múzejné účely navrhoval okrem expozičnej časti v sklade aj riečno-morskú motorovú nákladnú loď Bojnice,³⁸ ktorú vyradili z lodnej prevádzky v roku 1987.³⁹ V *Technických novinách* môžeme zachytiť ešte jednu diskusiu o múzeu s mixom podporných i kritizujúcich názorov. Podporu vyslovili aj zástupcovia vládnych a lokálnych inštitúcií. Prof. Anton Blažej, vtedajší rektor SVŠT, upozornil, že on ešte koncom 70. rokov bezvýsledne inicioval založenie takejto múzejnej expozície. Z podporných listov môžeme uviesť Igora Mártona z Bratislavy, ktorý sa vyslovil, aby súčasťou navrhovaného múzea bola aj „*stanica konskej železnice, ale aj zrekonštruované parné rušne a celá história železníc na Slovensku*“.⁴⁰ Riešenie problému tak napokon išlo do stratena, zmena režimu v roku 1989 posunula pozornosť obyvateľov na iné problémy.

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

38 Plavidlo Bojnice bolo postavené v maďarskej lodenici Angyalföld v roku 1965. Napriek snahám o jej záchranu a zriadenie múzea ju v 90. rokoch 20. storočia predali do Juhoslávie, kde bola zošrotovaná. In BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila...*, s. 232-237.

39 MAJERNÍK, P. Slovenské národné technické múzeum pre Bratislavu. In TN, roč. 1989, 37, č. 8, s. 15.

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



Obr. č. 11 a 12: Budova Skladu č. 7 na konci 80. rokov 20. storočia. Širší pohľad a detail budovy.
Zdroj: Technické noviny, 1988, roč. 36, č. 52, s. 21

Lodné múzeum a remorkér Kriváň

Reálne kontúry mala dokumentácia vodnej dopravy získať založením Lodného múzea na remorkéri Kriváň.⁴¹ Remorkér bol postavený v roku 1954 v Lodeniciach Komárno.⁴² V roku 1999 ho získalo za jednu korunu OZ West a OZ Devínska brána od pôvodného majiteľa Slovenskej plavby a prístavov a medzi podmienkami odpredaja bol aj vznik múzea.⁴³ Múzeum tak malo spájať *genius loci* plavidla s expozíciou prezentujúcou dejiny lodnej dopravy na Dunaji. Oficiálne bolo múzeum sprístupnené 1. mája 2001 za osobnej účasti vtedajšieho primátora Bratislavy, ktorý aj osobne loď pokrstil. Ako sa ukázalo, bolo zlým znamením, že „*flašu sa mu nepodarilo rozbiť ani na druhý pokus, a tak pri treťom už vystreklo samé*“.⁴⁴

Loď sa však prevažne využívala ako reštaurácia a oficiálne tu nikdy nebolo registrované múzeum. Ako sa neskôr ukázalo, založenie „múzea“ bolo len zásterkou na ekonomický prospech a primárny záujem prevádzkovateľov bol využívať plavidlo na organizovanie spoločenských podujatí.⁴⁵ V roku 2010 bolo plavidlo prestavané a nezvratne boli zničené jeho pamiatkové hodnoty. Keďže nebolo evidované v zozname národných kultúrnych pamiatok, jeho majitelia neutrpeli žiadny finančný postih a pre bývalých lodníkov tak zostali len „oči pre plač“.⁴⁶ Múzeum je dodnes evidované ako pamätihodnosť MČ Bratislava-Petržalka.⁴⁷



Obr. č. 13 a 14: Remorkér Kriváň – pôvodný vzhľad a po prestavbe.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeum dopravy v Bratislave a internet⁴⁸

41 https://www.plavidla.sk/clanky/aktuality/9_osud-lode-muzeum-krivan/;
<https://plavba2.webnode.sk/products/krivan/>; O lodi Kriváň a snahe využiť ho na múzejné účely natočila STV dokumentárny film ešte v roku 1990. Dostupné na: <https://www.youtube.com/watch?v=BaYzijBVsl0>

42 BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila...*, s. 88-91.

43 <https://www.sme.sk/c/2187368/remorker-krivan-predali-za-korunu.html> [cit. zo dňa 5. 9. 2023].

44 https://noveslovo.sk/c/21246/O_zivote_lodnikov_v_remorkeri_Krivan [cit. zo dňa 5. 9. 2023].

45 BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila...*, s. 91.

46 Bližšie napr.: <https://bratislava.sme.sk/c/5897434/z-lode-za-korunu-je-klub.html> [cit. zo dňa 5. 9. 2023].

47 <https://www.petrzalka.sk/samosprava/pamatihodnosti/> [cit. zo dňa 14. 9. 2023].

48 <https://www.ephoto.sk/ephoto/redakcny-blog/nenictie-fotogenickost-bratislavy/>;

Nová etapa budovania zbierky vodnej dopravy je spojená so získaním remorkéru Šturec do fondu Slovenského technického múzea vďaka úsiliu odborníkov z oblasti vodnej dopravy a podpory spoločnosti Slovenská plavba a prístavy, a. s. a profesijného združenia Slovenského plavebného kongresu.

Záver

Dokumentácia a prezentácia vodnej dopravy v slovenských múzeách nie je dostatočne spracovaná. A to ani jej predindustriálna fáza, spojená predovšetkým s pltníctvom, ani obdobie spojené s rozvojom modernej riečnej dopravy od 19. storočia do súčasnosti, resp. do konca 20. storočia, kedy nastávajú výrazné zmeny v modernizácii technológií aj v oblasti vodnej dopravy. Problematika pltníctva, ak vynecháme oblasť cestovného ruchu, je uzavretá. Pri jej dokumentovaní prostredníctvom originálnych predmetov sa musíme zamerať na preskúmanie a inventarizáciu starších múzejných zbierok, keďže získavanie predmetov od verejnosti má svoje limity. V rámci zbierkového fondu regionálnych múzeí sú predmety zaradené predovšetkým do etnografickej, resp. historickej zbierky a prezentované ako jedno z (tradičných) zamestnaní obyvateľov regiónu. S výnimkou samostatnej tematiky v expozícii Považského múzea zameranej na oblasť dopravy a časti expozície v Stredoslovenskom múzeu v Banskej Bystrici v Thurzovom dome nie je táto tematika osobitne prezentovaná. V súčasnosti sa najsystematickejšie uvedenej oblasti venuje Slovenské technické múzeum v Košiciach prostredníctvom jej zložky Múzea dopravy v Bratislave. Svoje zbierky prezentuje v súčasnosti návštevníkom prostredníctvom špecializovaných výstav. Dlhodobou ambíciou je vybudovanie špecializovanej expozície – „Múzea vodnej dopravy“ v budove bývalej Lodnej dielne, NKP, v Zimnom prístave v Bratislave.

Zoznam prameňov a literatúry

BOHUNSKÝ, Juraj – PUHA, Karol. *Dunajská flotila : História lodného parku od roku 1922*. Bratislava : Slovart, 2012. ISBN 978-80-556-0497-8.

Archeológia pod vodou a rímske nálezy na Dunaji. In *Pamiatky a múzeá*, 2022, roč. 71, č. 1, s. 58-60.

DAŇOVÁ, Miroslava – DAŇOVÁ, Klaudia – HALINÁR, Michal – HOFFMAN, Michal – LIESKOVSKÝ, Tibor – KOPRIVŇANSKÝ, Andrej – SOČUVKA, Valentín. Hľadanie rímskeho prístavu. O počiatkoch systematického prieskumu riečneho dna Dunaja pri Iži. In *Zborník SNM Archeológia*, roč. 32. Bratislava : SNM-Archeologické múzeum, 2022, s. 319-328.

Etnografický atlas Slovenska. Bratislava : Národopisný ústav SAV a Slovenská kartografia, 1990, s. 36: Doprava po vode.

GINDL, Jozef. Z dejín dopravy dreva po Hrone. In *Zborník Lesníckeho, drevárskeho a poľovníckeho múzea 14*. Martin : Osveta, 1987, s. 183-194.

HUSKA, Miroslav A. *Slovenskí pltníci. Život, práca a kultúra slovenských pltníkov*. Martin : Osveta, 1972.

JERÁBEK, Richard. *Karpatské voraštví v 19. století*. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, 1961.

KOLNÍK, Titus. Rímske nálezy pri Iži. In: *AVANS (Archeologické výskumy a nálezy na Slovensku)*. Nitra : AÚ SAV, 1977, s. 170-171, 380.

KOSTICKÝ, Bohuš. *Triednik katalogizačných kariet odboru novších dejín v múzeách*. Bratislava : SNM, Kabinet muzeálnej a vlastivednej práce, 1967.

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

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

MIČUROVÁ, Miroslava. *Doprava*. Edícia Fontes. Žilina : Považské múzeum, 2001, 165. ISBN 80-88877-24-5.

ORTVAY, Tivadar. *Geschichte der Stadt Pressburg I*. Pressburg: C. Stampfel, 1895.

POLONEC, Andrej. *O pltníctve na Slovensku*. Turčiansky Sv. Martin : SNM, 1944.

SOSKA, F. Strieborná tepna obchodu. Z histórie pltníctva na Poprade a Dunajci. In *Východoslovenské noviny*, 22. 7. 1983, roč. 32, č. 171, s. 4.

ŠIMKO, Peter. Považské múzeum v Žiline – múzeum pre oblasť dejín dopravy na Slovensku (skutočnosť a vízie). In *Ochrana pamiatok dopravy v rámci Slovenska. Zborník príspevkov z odborného seminára pri príležitosti 10. výročia otvorenia Múzea dopravy Bratislava 2009*. Košice : STM, 2010, s. 18-22.

ZAJÍČKOVÁ, Mária. Evidencia malých plavidiel a prievozov na rieke Morave v Skalickom okrese v roku 1952. In *Zborník Záhorského múzea v Skalici 6*, 2011, s. 193-197.

Zbierka vodnej dopravy v zbierkovom fonde STM-Múzea dopravy v Bratislave

Mgr. Martin Goduš, STM-Múzeum dopravy v Bratislave, Šancová 1/B, 811 04 Bratislava, e-mail: martin.godus@stm-ke.sk

Abstract: *The presented material contains a description of objects in the collection of the STM-Transport Museum in Bratislava and their importance for the realization of the future museum of water transport with other options and plans. The collection currently includes three ships that sailed in the Dunajplavba shipping company, equipment used on the vessels, models of ships built in the Komárno shipyard, ships in the Dunajplavba company, and paintings with the theme of water transport.*

Keywords: *collection, museum, water transport*

Múzejná dokumentácia, ochrana a prezentácia artefaktov a histórie vodnej dopravy patrila na Slovensku donedávna k zanedbávaným oblastiam, hlavne v rámci technického múzejníctva. Je to obdobie čiastočnej pasivity prezentácie histórie vodnej dopravy po väčšinu 20. storočia. Záujem bol vytvoriť aj podnikové múzeum prezentujúce históriu vodnej dopravy medzi lodníkmi v plavebnom podniku, ktorý prevádzkoval plavidlá na Dunaji. Úsilie jednotlivcov vytvoriť v minulosti na Slovensku múzeum s týmto druhom dopravného odvetvia nebolo reálne, a to najmä kvôli byrokratickým opatreniam a neochote štátnych inštitúcií. Systematické úsilie sústreďovať predmety vodnej dopravy s cieľom umožniť proces dokumentácie tejto oblasti v jej historickom priereze začína v Technickom múzeu Košice. Dokumentácia problematiky vodnej dopravy je na Slovensku jednou z najmladších múzejných oblastí.¹

V roku 2013 získaním remorkéra ŠTUREC do zbierkového fondu STM-Múzea dopravy v Bratislave² vznikol dôvod na založenie samotnej zbierky vodnej dopravy. Remorkér ešte v roku 2012 vyhlásili za hnutelnú národnú kultúrnu a technickú pamiatku. Prvými krokmi v tejto oblasti v roku 2012 boli monografia *Dunajská flotila*, výstava *Na vlnách Dunaja* a nadobudnutie dvojmotorového remorkéru ŠTUREC.³ S týmito aktivitami je spojený aj pripravovaný projekt Múzea vodnej dopravy. NKP Remorkér ŠTUREC⁴ je v súčasnosti pravdepodobne najrozmernejšou hnutelnou národnou kultúrnou pamiatkou v SR, najväčším predmetom vo verejnej zbierke a prvým múzejným lodným plavidlom vo vlastníctve štátu. V roku 2013 bol v STM-Múzeu dopravy zaevidovaný ako zbierkový predmet ešte do zbierky s názvom doprava (dnes cestná doprava).

Následne na to bola v Múzeu dopravy vytvorená pracovná pozícia kurátora⁵ novej zbierky železničnej a vodnej dopravy, vyčlenenej zo zbierky dopravy. Zbierka je jednou z najmladších v systéme zbierkového fondu Slovenského technického múzea, ktorá s označením *Zbierka železničnej a vodnej dopravy* (DB-Z) vznikla v roku 2015. V súčasnosti obsahuje vyše 150 evidenčných jednotiek zbierkových predmetov, sú v nej poväčšine zastúpené trojrozmerné artefakty.

¹ PODUŠELOVÁ, G. Muzeologické zásady a muzeologická prax v činnosti SNM. In *Múzeum*, roč. 49, 2003, č. 3, s. 11.

² Oslovenie Slovenského technického múzea zo strany lodníkov zachovať remorkér pre budúce generácie.

³ MARÁKY, P. Základy Lodného múzea v Bratislave. In *Zbierky dejín techniky I. Zborník príspevkov zo zasadnutia Komisie pre zbierky dejín techniky Zväzu múzeí na Slovensku*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2015, s. 95.

⁴ GODUŠ, M. *Remorkér ŠTUREC*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2020.

⁵ Mgr. Martin Goduš, prvý kurátor zbierky vodná doprava v STM-Múzea dopravy v Bratislave.



Obr. č. 1: NKP Remorkér ŠTUREC, stav v roku 2021. Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeum dopravy v Bratislave

Prvými zbierkovými predmetmi, ktoré boli zaevidované už s označením DB-Z, sú lodný zvon, hlásna trúba a lodná petrolejová lampa. Sú to predmety, ktoré lodníci používali ešte v prvej polovici 20. storočia. Lodný zvon, vyrobený v roku 1942, pochádza z motorového bočnokolesového remorkéra ANDREJ HLINKA.⁶ Hlásna trúba, nazývaná tiež megafón (slangovo šprachrúra), sa používala na komunikáciu medzi plavidlami. Petrolejová lampa s modrým skleneným filtrom sa používala ako signalizácia na plavidlách prevážajúcich minerálne oleje na Dunaji.



Obr. č. 2: Lodný zvon ANDREJ HLINKA z roku 1942. Zdroj: Fotoarchív STM-Múzeum dopravy v Bratislave, 2015

Unikátnymi zbierkovými predmetmi zbierky železničnej a vodnej dopravy sú predmety z bývalej vodohospodárskej zbierky, ktorá bola evidovaná v Slovenskom technickom múzeu v Košiciach. Obsahuje obrazy s príslušnou vodohospodárskou tematikou, modely hatí a tiež napríklad veslá, ktoré sa používali ešte v 19. storočí na plachetniciach. Tie boli poháňané aj pomocou vesiel a nazývali sa dunajské šajky, resp. čajky.⁷

⁶ Remorkér začali stavať ešte v Škodových závodoch v Komárne. Po Viedenskej arbitráži už ho dokončili v budapeštianskej lodnici v Óbude (Starom Budíne). In BOHUNSKÝ, J. – PUHA, K. *Dunajská flotila, História lodného parku od roku 1922*. Bratislava : Slovart, 2012, s. 83.

⁷ Dunajské šajky – vojenské lode používané na Dunaji od 10. až do 19. storočia. Pri niektorých dunajských plavidlách neskôr nahradila veslá para. Bližšie: MAJERNÍK, P. *Lodná doprava na Dunaji v minulosti*. In *Lodní staviteľství, 1976 roč. 24, č. 20*, s. 68.

Ďalšími jedinečnými predmetmi, ktoré sme získali v roku 2016 do zbierky železničnej a vodnej dopravy, sú makety lodí, ktoré sa stavali v Slovenských lodeniach v Komárne.⁸ Prvou maketou je motorový bočnokolesový remorkér SARATOV.⁹ Špecifickými plavidlami, ktoré stavali v Slovenských lodeniach v Komárne, boli technické plavidlá. Stavba technických plavidiel pre zahraničný aj tuzemský trh bola rozdelená medzi české a slovenské lodenice. V Čechách stavali nasávacie bagre a na Slovensku korčekové bagre. Jedným z typov týchto technických plavidiel, ktoré postavili v Slovenských lodeniach v Komárne, bol korčekový bager typu KB 160/60. Tento typ sa používal nielen v Československu, ale niekoľko kusov dodali aj do Poľska a Bulharska.¹⁰ Maketu vyrobili v roku 1976 a od roku 2016 je súčasťou zbierky železničnej a vodnej dopravy.¹¹



Obr. č. 3: Maketa korčekového barga KB 160/60 z roku 1976.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzea dopravy v Bratislave, 2018

Osobitnou kapitolou stavby lodí v Slovenských lodeniach Komárno boli kabínové osobné lode, ktoré sa stavali pre Sovietsky zväz. Postavili sa tri typy osobných lodí, a to OL 800¹² v počte 36 kusov, MOL 1575¹³ v počte 14 kusov a nakoniec typ OL 400¹⁴ v počte deväť kusov. Pri type OL 400 sú to lode, ktoré boli vo svojej dobe najväčšie riečno-jazerné osobné lode na svete vo svojej kategórii.¹⁵ Podobné osobné lode sa postavili pre Sovietsky zväz aj v Rakúsku a Nemecku. V zbierke múzea sú makety osobnej lode OL 800 triedy ROSSIA¹⁶ a osobnej lode OL 400 triedy VALERIAN KUJBYŠEV. Makety boli postavené priamo v Slovenských lodeniach v Komárne. OL 800 vyrobili v roku 1952 a OL 400 v roku 1977.

V roku 2016 pribudla do zbierky DB-Z maketa osobnej rýchlolode na podvodných (nosných) krídlach typu Raketa (1963).¹⁷ V tom istom roku múzeum získalo do zbierky darom dva predmety z osobnej lode DRUŽBA, a to lodný zvon s označením DRUŽBA 1965 a kormidlové koleso. Plavidlo slúžilo na rekreačnú plavbu na Dunaji, vlastnilo ju ROH, ale prevádzkovala plavebná spoločnosť Československá plavba dunajská, Bratislava, n. p. Okrem týchto predmetov múzeum

⁸ Slovenské lodenice v Komárne vznikli na konci 19. storočia. Zameriavajú sa na vývoj a stavbu riečnych a námorných nákladných lodí.
⁹ Loď začali stavať ešte v rakúskej lodenici Korneuburg, ale na konci 2. svetovej vojny teleso lode získal Sovietsky zväz ako vojnovú korisť a nechal ho po vojne dostávať v Škodových závodoch v Komárne. Do lode namontovali lodné motory zn. Škoda. Je to posledná z lodí tohto typu postavená v komárňanskej lodenici. KOZÁK, J. NAVIKA n. p. / VÚSL – ústav pro konstrukci, výzkum a vývoj plavidel In *Labsko-Vltavská plavba VI. Sborník k historii lodní dopravy*. Děčín : Spolek přátel plavby, 2000, s. 43.
¹⁰ GODUŠ, M. *100 rokov Lodiarstva v Československu*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2019, s. 73.
¹¹ Maketa vyrobená v Slovenských lodeniach Komárno ako podnikový model používaný na prezentačné účely.
¹² OL 800 označuje typ lode, OL: osobná loď, 800: strojný výkon lode v kňských silách.
¹³ MOL 1575 označuje typ lode, MOL: motorová osobná loď, 1575: strojný výkon lode v kňských silách.
¹⁴ OL 400 označuje typ lode, OL: osobná loď, 400: označuje kapacitu lode (počet cestujúcich).
¹⁵ GODUŠ, *100 rokov Lodiarstva...*, s. 64.
¹⁶ Osobné lode typu OL 800 sa počas svojej prevádzky nevyužívali len na rekreačnú plavbu na riekach v Sovietskom zväze, ale používali ich aj ako botely na ubytovanie tzv. likvidátorov počas katastrofy v Černobyle. In Wikipedia, the free encyclopedia, heslo: Rossiya-class motorship [cit. 10. 12. 2023].
¹⁷ Raketa, typ osobnej lode, ktorá patrila v 60. rokoch 20. storočia medzi najrýchlejšie plavidlá na Dunaji. Maketa bola spoločne aj s tromi osobnými loďami dodaná z lodenice v Gorkom (dnes Nižný Novgorod) v Sovietskom zväze. In BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila*, s. 223.

získalo do fondu kúpou zaujímavý model parného bočnokolesového remorkéra LIPTOV.¹⁸ Model je čiastočne funkčný, obsahuje osvetlenie strojovne a kajút, elektrické ovládanie otáčania kolies a vyloženia kormidla.



Obr. č. 4: Maketa parného bočnokolesového remorkéra LIPTOV z roku 2015.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzea dopravy, Bratislava, 2018

Ďalším z nadrozmerných zbierkových predmetov je prístavný remorkér ZVOLEN, postavený v roku 1946 v pražskej lodenici Antropius.¹⁹ Je niekoľko návrhov, aký účel bude remorkér plniť v budúcej expozícii zameranej na vodnú dopravu. Podľa jedného z návrhov by loď mala slúžiť ako učebná pomôcka – exponát v reze – v plánovanej expozícii umiestnenej v budove bývalej Lodnej haly (dielne) v Zimnom prístave v Bratislave.²⁰

Časť zbierky tvoria aj predmety obrazového charakteru. Patria k nim zarámované obrazy a fotografie s tematikou vodnej dopravy, ako napríklad bratislavský Zimný prístav, motorový bočnokolesový remorkér JAVORINA alebo fotografia osobnej lode MOL 1575.



Obr. č. 5: Prístavný remorkér ZVOLEN z roku 1946 na novej polohe v Zimnom prístave.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzea dopravy, Bratislava, 2023

V roku 2018 sme získali do zbierky súčasť hnacieho mechanizmu osobnej rýchloľode na podvodných krídlach typu Raketa, šesťlistú vrtuľu, ktorej listy sú špeciálne tvarované pre plavbu vyššími rýchlosťami. V roku 2023 sa zbierka rozšírila aj o maketu remorkéra KRIVÁŇ.²¹

18 Parný remorkér LIPTOV prevádzkoval plavebný podnik už od roku 1919, vtedy ešte v prenájme pod menom WIEN. V roku 1922 ho získala plavebná spoločnosť a premenovala na LABE, po roku 1945 bol nakoniec premenovaný na LIPTOV. V prevádzke bol do 60. rokov 20. storočia, kedy loď prestavali na plávajúce zariadenie pre vodákov. In BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila*, s. 253, 269. Model vyhotovil bývalý námorník pracujúci v plavebnom podniku Československá plavba dunajská, n. p. Lubomír Almašy v rokoch 2013 – 2015.

19 BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila*, s. 98.

20 Návrh Ing. Jiřího Mandla, bývalého konštruktéra lodí v plavebnom podniku Slovenská plavba a prístavy, a. s.

21 Torzo tohto unikátneho remorkéra sa nachádza na petržalskej strane Dunaja pri Moste SNP, kde je pôvodný už len trup lode. Celá nad

Maketu postavil bývalý lodník plavebného podniku p. Lukáček, ktorý na remorkéri plával. Je to trojmotorový, trojvrtuľový remorkér, jediný svojho druhu používaný v Dunajplavbe a prevádzkovaný výhradne v kataraktoch – v Železných vrátach. Okrem makety remorkéra KRIVÁŇ múzeum získalo ešte maketu vlečného člna UČ 1500. Vlečné člny tohto typu sa používali ako posledné v ČSPD na vlečnú plavbu. Maketu vyrobili v lodenici v roku 1963.

Aktuálny prírastok, posledný veľkorozmerný exponát, ktorý získalo múzeum v roku 2023, je osobná rýchlolod' na podvodných krídlach typu Meteor, menom METEOR V BRATISLAVA.²² Osobnú loď postavili v bývalom Sovietskom zväze v lodenici v Zelenodoľsku. Loď prevádzkovali od roku 1990, až do roku 2019, t. j. skoro 30 rokov. Je to jedna z posledných osobných rýchlolodí, ktoré plávali na Dunaji pod československou a neskôr aj slovenskou vlajkou.²³ V pripravovanom múzeu bude reprezentovať históriu osobnej vodnej dopravy na Slovensku.



Obr. č. 6: Osobná rýchlolod' METEOR V BRATISLAVA, stav z roku 2023.
Zdroj: Fotoarchív STM-Múzea dopravy, Bratislava

Záver

Plavebný podnik Dunajplavba začína svoju činnosť s parnými bočnokolesovými remorkermi, ktoré prevádzkoval až do 60. rokov 20. storočia. Žiaľ, z týchto plavidiel sa nezachovalo ani jedno, ktoré by svojou noblesnosťou konštrukcie mohlo dôstojne prezentovať históriu našej vodnej dopravy. Jedinú výnimku tvorí propeler DEVÍN, postavený ešte na začiatku 20. storočia (1911), poháňaný parným strojom. Zvyšky jeho lodného telesa sa v súčasnosti nachádzajú v bazéne SPaP Lodenica Bratislava v dosť zlom stave. Strojné zariadenie lode sa už nezachovalo. Parný kotol a parný stroj odstránili ešte v druhej polovici 20. storočia. Po vyradení z prevádzky bola snaha ho získať do Slovenského národného múzea ako exponát.²⁴

Bohužiaľ sa táto iniciatíva nezrealizovala. Možno sa ho podarí získať v budúcnosti aj v stave, akom sa nachádza v súčasnosti, vždy je šanca doplniť chýbajúce časti ako repliky. Reálnejšia možnosť je získať do zbierky ďalší propeler, ktorý plával v Bratislave ako prevozná loď pod názvom KAMZÍK. Loď je v kompletnom, aj keď už teraz tiež v zlom stave. Obe lode by boli unikátnym prezentom histórie Bratislavy.

stavba aj s kormidelňou a lodným zariadením z hornej paluby boli nenávratne zničené. Hoci majiteľ túto loď pôvodne získal do vlastníctva na múzejné účely, prestaval ju na kaviareň, čím ju nenávratne znehodnotil. Bližšie napr.: <https://www.trnavskyhlas.sk/c/1820-trnava-po-topena-na-bari/> [cit. 15. 12. 2023].

22 Je to posledný z hydroletov prevádzkovaných SPaP-LOD (Lodná osobná doprava). STM-Múzeum dopravy v Bratislave ho získalo darom v roku 2023. Plavidlo je deponované v prístave Pálenisko Bratislava.

23 BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila*, s. 226-228.

24 GODUŠ, M. *História propelera KAMZÍK (Prievozná osobná loď KAMZÍK)*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2022, s. 32.

K roku 2023 je v zbierke evidovaných vyše 150 jednotiek zbierkových predmetov. Zbierku sme začali systematicky zhromažďovať už od spomínaného remorkéra ŠTUREC, ktorý bol prvým artefaktom. V súčasnosti už máme v zbierke skupinu lodí, ktoré reprezentujú určité druhy plavidiel prevádzkovaných na Slovensku. Hlavnými artefaktmi pripravovaného Múzea vodnej dopravy sú NKP remorkér ŠTUREC, manipulačný remorkér ZVOLEN a osobná rýchloloď Meteor. Zbierku bude vhodné rozšíriť aj o históriu vodných tokov a nádrží na území Slovenska, a to predmety používané na rekreačnú plavbu, prípadne aj o jednu loď, ktorá plávala na našich vodných nádržiach ako osobná loď. Okrem samotnej zbierkotvornej činnosti sa musí STM-Múzeum dopravy zameriavať aj na rozšírenie personálneho zabezpečenia múzea v tejto oblasti.

Použitá literatúra:

BOHUNSKÝ, Juraj – PUHA, Karol. *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava : Slovart, 2012, 310 s. ISBN 978-80-556-0497-8.

GODUŠ, Martin. *100 rokov LODIARSTVA v Československu*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2020, 100 s. ISBN 978-80-972513-8-3.

GODUŠ, Martin. *História propelera KAMZÍK (Prevozná osobná loď KAMZÍK)*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2022, 72 s. ISBN 978-80-8290-000-5.

GODUŠ, Martin. *Remorkér ŠTUREC (hnutelná národná kultúrna pamiatka)*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2020, 128 s. ISBN 978-80-973503-5-2.

GODUŠ, Martin – PÍŠ, Erich – MANDL Jiří. *Koncepcia vzniku Múzea vodnej dopravy v Bratislave, december 2020*, rukopis, 17 s.

KOZÁK, Jaromír. NAVIKA n. p. / VÚSL – ústav pro konstrukci, výzkum a vývoj plavidel. In *Labsko-Vltavská plavba VI. (Sborník k historii lodní dopravy)*. Děčín : Spolek přátel plavby, 2000, 64 s.

MAJERNÍK, Peter. Lodná doprava na Dunaji v minulosti. In *Lodní stavitelství*, 1976, roč. 24, č. 20, 84 s.

MARÁKY, Peter. Základy Lodného múzea v Bratislave. In *Zbierky dejín techniky I. Zborník príspevkov zo zasadnutia Komisie pre zbierky dejín techniky Zväzu múzeí na Slovensku*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2014, 104 s. ISBN 978-80-970250-8-3.

PODUŠELOVÁ, Gabriela. Muzeologické zásady a muzeologická prax v činnosti SNM. In *Múzeum*, 2003, roč. 49, č. 3, s. 11-14. ISSN 0027-5263.

Rossiia-class motorship. In *Wikipedia, the free encyclopedia*, [cit. 10. 12. 2023].

<https://www.trnavskyhlas.sk/c/1820-trnava-potopena-na-bari/>

Ručne kreslená mapa Dunajských kataraktov. Dar STM-Múzeu dopravy od kpt. Mariána Šuláka

Ing. Pavel Kara, Korveta, s. r. o., korveta@korveta.sk

Abstract: *The Danube River created a 117 km long canyon. It started on the territory of Serbia with the Babakaj rock and ended near the Romanian town of Drobeta Turnu Severin. It was a difficult section for the boatmen. The map of the cataracts, drawn by hand and continuously updated by the boatmen, brings the individual sections closer. The map was probably made by Kpt. Ladislav Drapka, nicknamed the „King of the Lower Danube“. The cataracts disappeared in 1972 with the construction of the Djerdap 1 dam.*

Keywords: *Danube, cataracts, Serbia, Romania, ship chart*

Dunajské katarakty

Význam slov „katarakt na rieke“ je: perej, nízky stupňovitý vodopád. Úsek riečneho toku, kde celý profil dna tvorí skala. Jednotlivé skaly vystupujú aj k hladine. Tvoria menšie či väčšie ostrovy. Prúd vody sa v katarakte prudko zrýchli.¹ Katarakt je vlastne zvyšok niekdajšieho vodopádu, po ktorom ostal na dne skalný prah (stupeň alebo schod). Za ním prúd rieky prudko klesne – „skočí“ o desiatky centimetrov až metrov nižšie. To spôsobí, že prúd vody sa prudko zrýchli. Do cesty sa mu často stavajú obrovské skaly trčiace až nad hladinu. Vytvoria lieviky, ktoré menia prúd na zúrivý, neľútostný živel. Za každou skalou voda vytvára spätný prúd s mohutným vírom. Plavba v takých podmienkach pripomína jazdu na obrovskom tobogane. Hovoríme o katarakte v jednotnom čísle, zlá správa je, že často sú katarakty zoradené za sebou a tvoria celé úseky dlhé aj desiatky kilometrov.



Obr. č. 1: Pohľad na Kazany²

¹ Bližšie napríklad: <https://beliana.sav.sk/heslo/katarakt>.

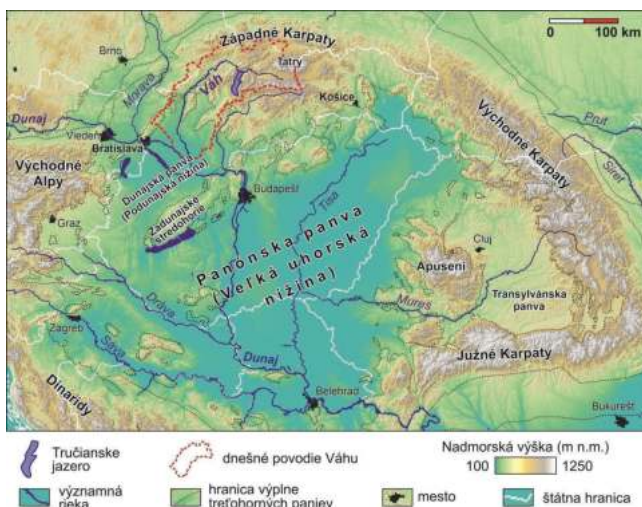
² https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Danube_Iron_Gorge_La_Cazane.JPG



Obr. č. 2: Mapa východných Karpát s kataraktami. Severný breh Dunaja tvoria Západorumunské Karpaty a pri Železných vratách (červený bod) začínajú Južné Karpaty (alebo Transilvánske Alpy). Južný breh zaberajú srbské Karpaty (Karpatske planine alebo Banátske vrchy).³

Vznik kataraktov

Asi pred dvoma miliónmi rokmi sa dunajské vody prvýkrát dostali do Čierneho mora. Treťohory skončili, vystriedali ich štvrťohory. Dunaj vedie svoje vody Panónskou nížinou. Potrebuje ich priviesť k moru. Cestu na juh, k Jadranu, strážia Dinárske Alpy. Tadiaľ sa už nedá. Dunaj sa preto zatáča na východ. Tu, na východnom okraji Panónskej nížiny, mu cestu zhatia Karpaty. Stodvadsať kilometrov široké pohorie z karpatskej žuly stojí Dunaju v ceste do Čierneho mora. Vzduje sa. Vytvorí obrovské jazero.



Obr. č. 3: Panónske jazero pred vznikom železných vrat a kataraktov⁴

3 Carpathian Basin-Pannonian Basin.jpg – Wikipédia (wikipedia.org)
 4 <https://zive.aktuality.sk/clanok/SJFqckg/praveky-turiec-vyplnalo-pred-milionmi-rokov-zaniknute-jazero-slovenski-vedci-stanovili-jeho-presny-vek/>

Zaleje Panóniu a hľadá cestu cez Karpaty. Nájde ju. Obrovská masa vody sa prelieva cez sedlá hôr. Zapíňa doliny, aby sa s hukotom valila do ďalšieho údolia. Rieka vytvorí sériu obrovských vodopádov. Živel si bude odteraz raziť cestu pohorím státisíce rokov. Bude sa zarezávať do skaly. Vymieľať jej mäkkšie časti tvorené vápencom a obrusovať tvrdú žulu. Je to začiatok vzniku Dunajských kataraktov. Vodopády sa budú postupne zarezávať do skaly. Profil rieky sa bude zjednocovať, až vznikne 117 km dlhý kaňon. Tento proces trval dva milióny rokov.⁵

Vznikanie kaňonu je prerušované ľadovými dobami. Bolo ich asi 10 až 20 (podľa rôznych autorov). Každá ľadová doba trvala asi 100-tisíc rokov. Priemerná teplota klesla pod bod mrazu. Severnú Európu až po Tatry pokrýval niekoľko kilometrov hrubý ľadovec. Dunajská nížina sa zmenila na tundru s pôdou večne zamrznutou – permafrostom. Vodné zrážky sa hneď menili na sneh a ľad. Vody Dunaja zakula zima do ľadu. Rieka čiastočne prúdila v podzemí – v riečnych naplaveninách. V medziľadových dobách sa oteplilo, trvali približne 10- až 15-tisíc rokov. Priemerná teplota bola tesne nad bodom mrazu. Pribudlo zrážok. „Pribudlo“ je mierny výraz. Daždových zrážok bolo viac, ako sme zvyknutí dnes. Dunaj ožil v mohutnú rieku. S hukotom sa valil kaňonom v karpatskom masíve a obrusoval skalu. Pohorie je z tvrdej žuly a mäkkšieho vápenca, ktorý ľahšie eroduje. Voda ho vymyla, a tak vznikali v koryte hĺbočiny desiatky metrov hlboké.



Obr. č. 4: Mapa záplav ešte z roku 1938. Vidno na nej silné zavodnenie miest, kde v minulosti bolo obrovské jazero, do doby, kedy si Dunaj našiel cestu cez Železné vráta.⁶

Je začiatok konca poslednej doby ľadovej. Severná Európa je pokrytá ľadom. Ľadovec v hrúbke 4 – 5 kilometrov pokrýva územie od Škandinávie po Karpatský oblúk. Na juh od Karpát je krajina podobná dnešnej sibírskej tundre. Pred 14 000 rokmi začalo otepľovanie. Priemerná teplota pozvoľna stúpala. Otepľovanie klímy, do dnešného normálu, trvalo asi 5 000 rokov. Priemerná ročná teplota stúpala asi o 10 až 15 °C. To je asi 0,2 až 0,3 °C za sto rokov.

Len pre zaujímavosť: porovnajme otepľovanie na konci doby ľadovej s dneškom. Pred 14 000 rokmi bolo tempo otepľovania 0,2 °C za sto rokov, aby sa za 5 000 rokov roztopili štyri kilometre hrubé ľadovce v Európe. Dnes otepľujeme planétu o 0,2 °C za desať rokov. To je trend 2°C za sto rokov. Je to 10x rýchlejšie, ako na konci doby ľadovej, a zrýchľujeme! Približne od roku

5 <https://www.shmu.sk/sk/?page=1067>.

6 <https://www.topdesat.sk/2021/05/25/odkial-pochadzal-svaty-gorazd/>

1880 je to o 1,2 °C.⁷ Klimatológovia tvrdia, že planéta nepozná také rýchle zmeny teploty. Okrem mimoriadnych udalostí, ako je pád veľkého asteroidu alebo výbuch megavulkánu. Vieme, že ani jedno sa neudialo, takže jediné vysvetlenie sme my, ľudia. To my sme ten megavulkán a asteroid. Následky oteplenia však asi budú rovnaké ako po megavulkáne alebo asteroide...

Koniec poslednej doby ľadovej – vznik kataraktov

Kataraktami sa valia obrovské masy vody z topiacich sa ľadovcov. Dunaj si definitívne prerazil cestu východnými Karpatmi. Vznikli katarakty. Dunaj vytvoril kaňon v dĺžke 117 km. Začína na území Srbska skalou Babakaj a končí pri rumunskom meste Drobeta Turnu Severín (Severná Veža).

Ručne kreslená a lodníkmi priebežne dopĺňaná mapa kataraktov

Táto mapa ukrýva dávne príbehy navigácie lodí v kataraktoch. V najbúrlivejších vodách, aké na Dunaji boli. Takéto mapy si tvorili dunajskí lodníci. Prekresľovali ich z iných máp, značili si svoje pozorovania, orientačné body, polohy navigačných znakov a dopĺňali zmeny. Autor mapy je dnes neznámy. Bol to slovenský dunajský kapitán, lodivod alebo traťový kormidelník. Ak sa do nej pozorne zadívame, nájdeme jemné čiary ceruzkou, ktoré boli neskôr obťahané perom. Nakoniec je farebne vyznačené to najdôležitejšie – polohy ľavo- a pravobrežných bójí v najnebezpečnejších miestach. Najnebezpečnejšie miesta boli úžiny – Stenka, Kozla-Dojke, Izlaz Tachtalia, Svinica, Juc, Sipský kanál a Železné vráta. Boli tu v koryte rieky umelo vysekané plavebné kanály. V časoch monarchie vytvorili odstrelmi dynamitom plavebnú dráhu pre lode. To umožnilo plavbu cez katarakty.

Riziká a nástrahy však zostali. Lodi stačilo menšie vybočenie z plavebnej dráhy a nešťastie bolo na svete. Žulové skaly v okamihu rozpárali oceľový trup lode. Dunajský lodník kpt. František Mock sa kataraktmi plavil ako šlepár (člen posádky vlečného nákladného člnu). Takto si spomína na plavby kataraktmi: *„Na dolnom Dunaji vzal vlečný remorkér do závesu bežne 4 až 6 šlepov. Jeden šlep mal nosnosť 1 000 ton nákladu. Pri plavbe proti prúdu, napríklad z Izmailu, sme museli pod Železnými vrátami odstaviť na kotvu polovicu závesu. Pre silný prúd vody v kataraktoch musel remorkér plávať proti prúdu s jedným až dvoma šlepmi. Záležalo to od vodostavu a sily remorkéra. V Turnu Severíne sa k nám na každý šlep nalodil člnovod a na remorkér rumunský lodivod. Prevádzali lode kataraktmi. Poznali na trati každú skalú. Na šlepe sme boli dvaja. Ja ako plavec a kormidelník. Počas plavby sme sa striedali v službe pri kormidle. Kormidlom na šlepe bolo treba reagovať na zmeny kurzu remorkéra. Tak, aby sa šlep pohyboval približne v dráhe plavby remorkéra. Kormidlo sa ovládalo ľahko. Malo totiž veľký priemer, vyše 2 m, a krútiaci moment bol ešte sprevodovaný do pomala. Na ovládanie stačil jeden lodník. Vychýlenie kormidla si žiadalo urobiť s ním niekoľko otáčok. Na podlahe ešte bola brzda kormidla, ktorá sa ovládala nohou. V kataraktoch ale neplatilo ľahké ovládanie. Najmä pri protiprúdnej plavbe sme museli byť v kormidelní traja, ba aj štyria, aby sme s ním vládali točiť. Nápor vody na kormidlo bol taký silný. Na každý šlep bol dočasne prevelený aj jeden lodník z remorkéra. Keď v ohyboch rieky menil remorkér kurz, šlep musel rovnako reagovať. V kormidelní velil šlepu najatý člnovod. Plný do prava!, zavelil a v jednom okamihu sme museli rýchlo dostať kormidlo do krajnej polohy. Štyria sme mali čo robiť, aby sme ním pohli. Nieto ešte rýchlo urobiť veľa otáčok, kým zastane v maxime vychýlenia. Potom prikázal: ‚Zabrzdi!‘ Nohu som zaprel o brzdu. On zatiaľ sledoval pohyb lode. Pritom akoby rátal v duchu sekundy, v istom okamihu buchol dlaňou po drevenom obklade kormidelnej skrine. To bol signál na uvoľnenie brzdy. Rýchlym pohľadom si overil, či sa*

rozumieme. Pustil som nohu z brzdy. Kormidlo vystrelilo do šialených otáčok. Až svišťal vzduch. Lodivod s rozťahnutými pažami dával najavo, aby sa nikto ani len nepriblížil. Dľaňou sa mi oprel o rameno, aby mal istotu, že sa kolesa ani nedotknem. Bolo totiž veľa prípadov, keď kormidlo zranilo nepozorného lodníka. Zastavilo samé, až keď ho prúd vody dostal do rovnovážnej polohy. Chytil ho sám a dľaňou dal znamenie, aby sme čakali a nič nerobili. Chvíľu sa nedialo nič. Remorkér držal priamy smer. Všetci traja sme sledovali jeho pohyb. Vlečné laná – šlepsály – boli vypustené na dlho. Možno 200 m. Na tú diaľku nebolo dobre vidieť do kormidelné remorkéra, aký manéver chystajú. Lodivod na remorkéri sa riadil podľa trate. Člnovod na šlepe sa riadil podľa remorkéra. Bolo zrejmé, že vopred vie, čo bude remorkér robiť pri tej alebo onej skale trčiacej z vody alebo ohybe rieky.

Kývol, aby sme chytili kormidlo. Remorkér sa začal točiť doľava. Šlepsál sa na okamih uvoľnil a mierne ovisol. „Toč doprava!“ „Stop!“ „Zabrzdi!“ Náš šlep potom vzdorovito pokračoval v pôvodnom, priamom kurze. Bol to zámer. Po ľavoboku sa prúd vzdúval ponad hrozivý balvan na dne rieky. Člnovod preto dlhšie podržal kurz pravo. Vyšponovaný šlepsál dával tušiť obrovské sily živla. „Dobre.“ „Pust' brzdu!“ „Čakaj!“ Roztočené koleso spomalilo v rovnovážnej polohe. Lodivod bol rozrušený ako športovec v ringu, striehol na vývoj situácie a za okamih skríkol: „Plný doľava! Pod! Ťahaj!“ Všetci štyria sme napínali ramená, kormidlo sa s nevôľou otáčalo. „Nohu preč! Nedávaj ju tam!“ Zasyčal, keď som sa zaprel aj nohou o lúče kolesa. „Rýchlejšie! Ťahaj! Zabrzdi! Čakaj!“ Šlepsál, vyšponovaný ako struna, smeroval z našej provy vľavo za remorkérom.

Z kataraktu mal každý lodník svoje zážitky. Napätie a stres patrili neodmysliteľne k tejto náročnej trati. Kpt Ladislav Cigánek spomína, ako tam prišli o nákladný čln behom pár minút: „V protiprúdnej relácii sme sa blížili ku kamennému prahu kataraktu v Kazanoch. V závese sme mali jeden plne ložený šlep. Prúd bol veľmi silný, cez prah sa zúrivo valil a vytváral pod prahom pokles hladiny s rozčerenou hladinou. Mašiny išli takmer naplno. Remorkér hladko prešiel prahom. Prova najprv prerazila spenenú rozčerenú vodu pod prahom. Potom skĺzla do poklesnutej hladiny pod prahom. Zanorila sa takmer po vlnolam do prúdu a s miernou stratou rýchlosti sa vynárajúc vyhupla nad prah do hladkej hladiny. Šlepári pekne kormidlovali šlep v našej stope. Postavili šlep priamo proti prúdu valiacemu sa z prahu. Šlep bol dosť naložený, mal veľký odpor, na jeho prove sa voda vzdúvala tak, že sa sem-tam prelievala cez vlnolam. Prova šlepu sa blížila do pásu sčerenej vody pod prahom. Vtedy sme ešte pridali na mašinách, aby sa šlep veľmi nespomalil v najsilnejšom prúde. Prova šlepu rozrazila sčerenú vodu, skĺzla do jamy pod prahom a v okamihu sa hlboko zanorila. Zúrivy prúd sa najprv vzdúval pred predným vlnolamom, až sa v sekunde prevalil cezeň na prednú palubu takou silou, že provu zatláčal pod hladinu. Zalial celú prednú palubu a valil sa po nej ďalej. Plnou silou vrazil do zvýšenej obruby ložného priestoru. Prvý dekel odtrhol. Za ním ako kocky z domina lietali ďalšie dekle. Voda plným prúdom vrazila do otvoreného skladiska. Desiatky kubíkov vody sa valili každú sekundu do útrov člna. Živel sa zadrapil do plechovej krabičky a neľútostne ju topil pod vodou ako predátor, keď dusí svoju obeť. Čln sa pár okamihov ešte vzpieral. Prova akoby sa mierne začala dvíhať k hladine. Lod' má stále dostatočný výtlak, aby vytlačil provu opäť nad hladinu, ale veľký otvor na palube už hlce stovky kubíkov vody. Roztrhnutý šlepsál vystrelí z vody a letí nad hladinou ako obrovský bič. Predátor víťazí a ťahá svoju obeť hlbšie pod vodu. Korma člna sa ešte chvíľu drží nad hladinou. Čln sa napokon stratil v hĺbinách kataraktov aj s nákladom a je tam dodnes.“

Súbor máp má 14 samostatných častí, autor ich označil číslami 1 až 14. Každá zachytáva určitú (nebezpečnú) časť kataraktov. Časti na seba nadväzujú. Ľavý breh – severný je na území

Rumunská, kde sa rozkladajú Západné Karpaty a od Turnu Severínu Transylvánske Alpy, a južný – pravý breh je Srbsko a srbské Karpaty.

Darca mapy kpt. Marián Šulák pochádza zo Serede, z lodníckej rodiny. Jeho strýko Štefan Šulák pracoval v Dunajplavbe. Plával ako kormidelník na nákladných vlečných člnoch. Plával aj v starých kataraktoch. Marián sa vyučil roku 1989. V Dunajplavbe plával na dunajských nákladných lodiach a remorkéroch. Neskôr odišiel na osobné lode. Dnes pláva ako kapitán na 135-metrovej osobnej lodi Kadlin spoločnosti Wiking. Mapu dostal ako dar od vyslúžilého kpt. Ladislava Drapku, prezývaného „kráľ dolného Dunaja“. Kto vytvoril mapu, nevieme. Môžeme sa len domnievať, že to bol Ladislav Drapka. Katarakty zažil, plával v nich. Túto mapu pravdepodobne používal, dopĺňal v nej informácie a možno aj vytvoril.

Stručný popis jednotlivých častí:

1. časť: rkm 1048 – 1038:

Od rumunského mesta Moldova Veche,
rkm 1044: ostrov Moldova,
rkm 1040: skala Babakaj v strede Dunaja – miesto krstu lodníkov,

2. časť: rkm 1038 – 1030:

rkm 1036: Malá Jelenská stena,
rkm 1034: Veľká Jelenská stena – skalné bralá, kameňolom, pamätná tabuľa Františka Jozefa,

3. časť: rkm 1030 – 1014:

rkm 1030 – 1027: kanál Stenka – úzka plavebná dráha (plytčiny a skaly),
rkm 1015 – 1009: kanál Kozla-Dojke úzka plavebná dráha (plytčiny a skaly),

4. časť: rkm 1014 – 1002:

rkm 1008 – 1005: úzka plavebná dráha (plytčiny a skaly),
rkm 1004 – 1000: kanál Izlaz-Tachtalia,

5. časť: rkm 1002 – 992:

rkm 999: mys Greben, tu pomáhal lodiam v protiprúdnej plavbe parný remorkér Vaskapu (t. j. Železná brána). Namiesto pohonu mal na palube výkonný navijak poháňaný parným strojom. Lano navijaku bolo ukotvené na brehu. Vaskapu sa spúšťala po prúde k prichádzajúcej lodi. Posádka prehodila lano a pomáhala lodi prekonať úsek trate s mimoriadne silným prúdom.
rkm 998 – 996: kanál Svinica, úzka plavebná dráha (plytčiny a skaly),

6. časť: rkm 992 – 988:

rkm 988,6: Mys Koltuk,
rkm 990 – 988: kanál Juc, úzka plavebná dráha (plytčiny a skaly),

7. časť: rkm 988 – 972:

rkm 974 – 970: Horné kazany – úzky tok Dunaja,

8. časť: rkm 972 – 962:

rkm 969 – 962: Dolné kazany – úzky tok Dunaja,
rkm 964,7: pamätná tabuľa rímskeho cisára Trajána, nechal v skale ľavého brehu vysekať cestu pozdĺž kataraktov,

9. časť: rkm 964 – 956:

rkm 974 – 970: úzky tok Dunaja,

10. časť: rkm 956 – 953:

954 rkm: rumunské mesto Oršova,

Dunajplavba, rodná mať všetkých slovenských lodníkov, stratila začiatkom tohto roka zas jedného svojho syna. Kpt. Mariána Šuláka, dňa 2. júna 2024 vo veku 52 rokov. Marian vyplával na plavbu, z ktorej niet návratu... Nalodil sa na túto loď priskoro. Ja verím, že tá loď pláva po oblohe. Je to nebeská loď. Lodník na ňu dostane nalodňovací rozkaz len raz za život. Je to rozkaz od Najvyššieho. Na tej lodi sa plavia generácie lodníkov. Je tam aj Mariánov strýko, Štefan Šulák. Už sú spolu. Plavia sa spolu na nebeskej lodi. Jedného dňa, až príde čas, doručí nám Najvyšší nalodňovací rozkaz. Vydáme na tú veľkú plavbu aj my... A stretne sa všetci na jednej lodi.



Obr. č. 6: Dunajský ostrov Ada Kaleh bol jedinečnou turistickou atrakciou, známou najmä ľudovumeleckými a tabakovými výrobkami a najmä pravou tureckou kávou. Zdroj: STM-Múzeum dopravy v Bratislave



Obr. č. 7: Špeciálny vlečný rušeň ťahom lana z brehu pomáhal vlečným konvojom prekonať extrémne silný prúd vody v Sipskom kanáli. Zdroj: STM-Múzeum dopravy v Bratislave

Zdroje:

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Danube_Iron_Gorge_La_Cazane.JPG

Rozhovory s lodníkmi kpt. Ladislavom Cigánkom a kpt. Františkom Mockom

<https://beliana.sav.sk/heslo/katarakt>

<https://faktyoklime.sk/temy/klimaticka-zmena>

<https://www.shmu.sk/sk/?page=1067>

<https://zive.aktuality.sk/clanok/SJFqckg/praveky-turiec-vyplnalo-pred-milionmi-rokov-zaniknute-jazero-slovenski-vedci-stanovili-jeho-presny-vek/> [cit. 31. 3. 2024]

MAJERNÍK, Peter. Keď lokomotívy ťahali lode na Dunaji... Pred deväťdesiatimi rokmi otvorili Železné vráta. In *Technické noviny*, 1986, roč. 34, č. 30, s. 11.

Lodná dielňa (hala) ako Múzeum vodnej dopravy

Ing. arch. Ing. Martin Dubiny, PhD., Slovenská technická univerzita, Fakulta architektúry a dizajnu, Námestie slobody 19, 812 45 Bratislava, email: martin.dubiny@stuba.sk
Ing. Jiří Mandl, Romanova 28, 851 02 Bratislava, Slovensko, email: jiri.mandl@mand-low.sk

Abstract: *The Ship workshop (hall) built in the 1940s received the status of a national cultural monument in 2015. However, this object is currently not being used and is degrading due to time and incomplete maintenance. For almost 10 years, the initiative to create a Museum of Water Transport in the oldest preserved part of the Bratislava harbour – Winter Harbour has been going on since several historical buildings are concentrated in this location. The aim is to preserve this historic harbour building as a document of the history of water transport on the Danube and to present not only Bratislava as a harbour city.*

Keywords: *ship hall, museum, water transport, harbour, Danube, Bratislava*

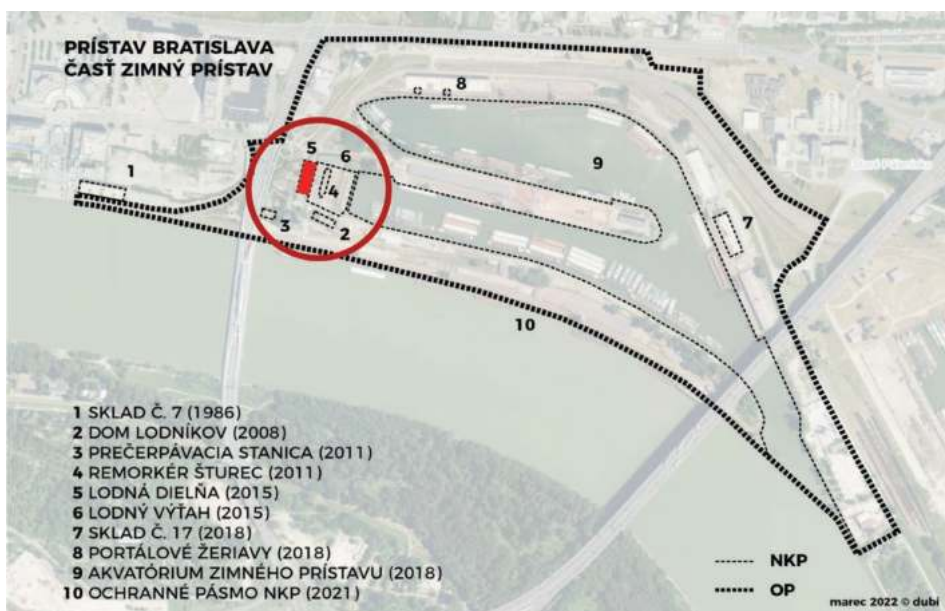
Úvod

Predmetom Slovenského technického múzea je získavať, vedeckými metódami zhodnocovať a skúmať, ochraňovať, využívať a prezentovať zbierkové predmety, zbierky a dokumentačné materiály viažuce sa ku komplexnej dokumentácii dejín a vývoja vedy a techniky.¹ Jeho špecializovaná pobočka STM-Múzeum dopravy v Bratislave si dalo za cieľ vytvoriť stálu expozíciu vodnej dopravy na Slovensku. V roku 2014 získalo múzeum do zbierky Remorkér Šturec, ktorý je najväčším zbierkovým predmetom múzea.² Posledné roky prebieha iniciatíva získať objekt bývalej Lodnej dielne do vlastníctva a vytvoriť v ňom Múzeum vodnej dopravy. STM-Múzeum dopravy by tak bolo schopné komplexne a na jednom mieste prezentovať vývoj a rozmach vodnej dopravy u nás, ktorá bezpochyby prispela k rozvoju slovenských prístavných miest – Bratislava, Komárno a Štúrovo a ich blízkeho okolia.

V najstaršej zachovanej časti bratislavského prístavu, a to časti Zimný prístav, postavenej na prelome 19. a 20. storočia, sa dnes nachádza unikátny súbor národných kultúrnych pamiatok (Obr. č. 1), ktorý sa stáva reprezentantom urbanistického rozvoja prístavu. Medzi aktuálne národne kultúrne pamiatky (NKP) patrí *Dom lodníkov* od arch. Júliusa Lehotského z rokov 1940 – 1942 (vyhlásený za NKP v roku 2008), *Remorkér Šturec*, postavený v komárňanskej lodenici v roku 1937 (vyhlásený za NKP v roku 2011), *Prečerpávací stanica* od budapeštianskeho arch. Györgya Kopeczeka z roku 1904 (vyhlásená za NKP v roku 2011), *Lodná dielňa*, postavená v 40. rokoch 20. storočia (vyhlásená za NKP v roku 2015), *Lodný výťah*, postavený nemeckou firmou Hitzler Regensburg v 30. rokoch 20. storočia (vyhlásený za NKP v roku 2015), *Sklad č. 17* od staviteľa Skorkovského z roku 1931 (vyhlásený za NKP v roku 2018), *dva portálové žeriavy pri Sklade č. 14*, vyrobené Královopolskou strojárňou v 70. rokoch 20. storočia (vyhlásené za NKP v roku 2018), a *akvatórium prístavu – Severný a Južný bazén*, postavené medzi rokmi 1897 – 1905, ktorých brehy sa postupne upravovali až do roku 1918 (vyhlásené za NKP v roku 2018). V minulosti v prístave, ale dnes už mimo prístavu, sa nachádza ešte bývalý prístavný sklad – *Sklad č. 7* od staviteľa Skorkovského, postavený v rokoch 1921 – 1922 (vyhlásený za NKP v roku 1986).

1 Zriaďovacia listina STM v znení z 26. 4. 2010. In https://stm-ke.sk/asset/uploads/dokumenty/Zriad_listina_2010.pdf.
2 GODOŠ, M. *Remorkér ŠTUREC (hnuteľná národná kultúrna pamiatka)*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2020, 128 s.

Medzi najmladšie pamiatkové aktivity patrí vyhlasovanie ochranného pásma nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok z roku 2021, ku ktorému sa vedie správne konanie.³



Obr. č. 1: Národné kultúrne pamiatky v areáli bratislavského prístavu – časť Zimný prístav, marec 2022© dubi

Priemyselná revolúcia od 19. storočia prináša so sebou rozvoj miest, nielen v Bratislave, ale po celom Slovensku. Výstavba priemyselných objektov, a s nimi spojenými celými urbanizovanými zónami, prináša nové urbanistické hodnoty v meste. V súčasnosti sa v Bratislave nachádzajú pozostatky niektorých priemyselných zón, ktoré ustupujú novej výstavbe v centre alebo v širšom centre. Jednou z takýchto zón je aj bratislavský prístav, ktorý sa rozprestieral od Starého mosta (v minulosti Most Františka Jozefa) až po ústie vstupu do Zimného prístavu pod súčasným Prístavným mostom. Časť Zimný prístav a Sklad č. 7 patrí k najstarším zachovaným častiam prístavu, ktoré majú nielen hospodárske, sociálno-kultúrne, architektonické hodnoty, ale aj urbanistické hodnoty, keďže sa mesto rozvíjalo a rozvíja súčasne s prístavom. Medzi zachované objekty patrí Lodná dielňa (ďalej uvádzaná ako Lodná hala), ktorá bola postavená v dvoch etapách v medzivojnovom období, v 40. rokoch 20. storočia. Bola aj svedkom leteckého bombardovania Bratislavy v roku 1944, kedy bola bombardovaná rafinéria Apollo a prístav.

³ BARTOŠÍKOVÁ, T. Návrh na vyhlásenie nehnuteľnej veci Zimný prístav, Winterhafen (akvatóriálna časť: severný a južný bazén, vjazd do prístavu, prístavné hrany vrátane dunajskej polohy) za národnú kultúrnu pamiatku. Bratislava : PÚ SR, 2017; DUBINY, M. – MACKOVIČOVÁ, K. – KRÁĽOVÁ, E. Interdisciplinárna komunikácia pri ochrane technických pamiatok na príklade objektov Zimného prístavu v Bratislave. In Múzeum, 2017, roč. 63, č. 1, s. 48-50; GULDAN, P. Návrh – (podklad) na vyhlásenie ochranného pásma nehnuteľných a hnutelných národných kultúrnych pamiatok v prístave v Mestskej časti Bratislava-Ružinov: Nehuteľné národné kultúrne pamiatky: Prístav č. ÚZPF 828/2 – 6. Bratislava : Pamiatkový úrad SR, september 2020, 104 s. s obrazovou prílohou; HABERLANDOVÁ, K. – KALOVÁ, P. Prístav v Bratislave [Harbour in Bratislava]. In Pamiatky a múzea, 2015, roč. 64, č. 1, s. 59-63.



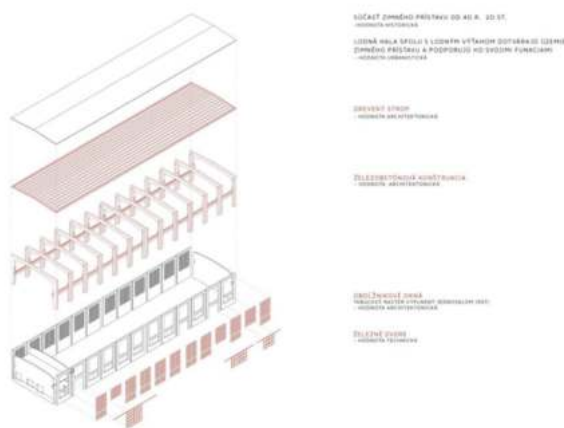
Obr. č. 2: Lodná dielňa (hala) – pohľad exteriéru (vľavo) a do interiéru (vpravo), foto: rok 2015, 2022 © dubi

Objekt Lodnej dielne (haly) v minulosti slúžil na opravu lodných častí, v súčasnosti nie je využívaný a jeho osud je „nahnutý“. Spolu s Lodným výťahom vytvára jedinečný súbor lodiarskej infraštruktúry v prístave, u nás, ale aj v rámci celého toku Dunaja. V princípe ho tvorí jednoduchá železobetónová rámová konštrukcia, zvonka charakteristická pre svoje veľké tabuľkové zasklenia okenných otvorov.

Všetky spomínané objekty majú krátku dochádzkovú vzdialenosť od starého mesta, ale najmä od nového mestského centra Eurovea. S Lodnou halou ďalej súvisia a priamo susedia malé prístavky na severnej strane a budova Skladu č. 2. Budúce novonavrhané funkčné využitie objektu/ov má odzrkadľovať život prístavu a lodnú činnosť na rieke Dunaj. Priestor podobného charakteru by sme v Bratislave ťažko ešte hľadali. Poloha Lodnej haly voči celému areálu umožňuje diskutovať prípadne o možnosti, ktorá by umožnila autonómny a bezpečný pohyb návštevníkov do/z haly na území Zimného prístavu (napr. nadchodu, oploteného chodníka a iné).

Návrh konverzie

Industriálny objekt Lodnej haly v roku 2015 získal štatút národnej kultúrnej pamiatky, čo predurčuje pristupovať k budúcej funkčnej konverzii a rekonštrukcii objektu citlivo, aby boli zachované pamiatkové hodnoty stavby (Obr. č. 3) a nestratil sa *genius loci* objektu a jeho blízkeho okolia. Objekt bývalej prístavnej haly sa vyznačuje na prvý pohľad jednoduchým tvarom a architektonicko-konštrukčnými detailmi, ktoré zachytávajú vývoj prístavnej infraštruktúry v prístavných mestách u nás.



Obr. č. 3: Pamiatkové hodnoty identifikované na konštrukcii haly © dubi: 3D model, rok 2015; Michaela Maximová: schéma, 2023

Počas uplynulej dekády na Fakulte architektúry a dizajnu STU v Bratislave vznikli rôzne ateliérové práce (Obr. č. 4), ktoré prinášajú rôznorodý diskurz na tému rozvoja prístavu z pohľadu urbanistického začlenenia prístavu do štruktúry mesta, a na strane druhej architektonického prístupu k jednotlivým prístavným objektom s využitím na rôzne funkcie podporujúce rozvoj mestskej kultúry a rozmanitosti. Problematika industriálnej zóny prístavu sa objavuje v niekoľkoročných cykloch, čo poskytuje mieru overenia nového náhľadu verejnosti na danú problematiku s ohľadom na minulosť a prítomnosť.

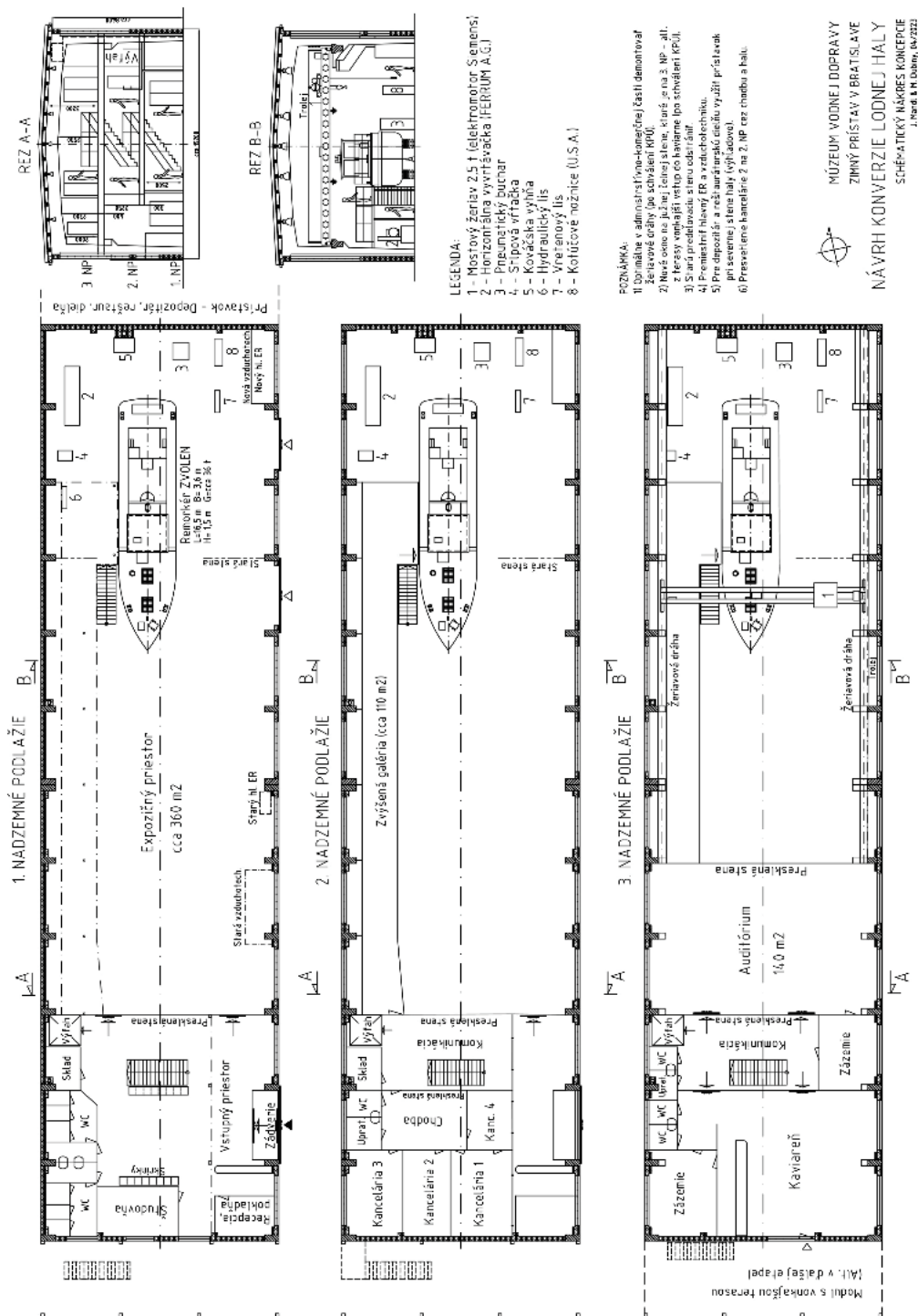


Obr. č. 4: Návrhy mladých architektov v rámci ateliérovej tvorby (vľavo: Michaela Maximová – VA Pohaničová, vpravo: Tatiana Durcová – VA Pohaničová). Zdroj: archív autorov

Každý z návrhov je originálny a prináša rôzne detaily, ktoré by sme v budúcnosti vedeli v zrekonštruovanej hale nájsť. Niektoré viac alebo menej reflektujú potreby konverzie funkcie bývalej lodnej dielne na potreby múzea. Sú však exkurziou do širokej palety, čo daný objekt ponúka. Návrhy však majú spoločný cieľ, a to prezentovať možnosť využitia starých nevyužívaných, alebo čiastočne využívaných priemyselných objektov na nové účely pre štátnych, súkromných investorov a širokú verejnosť. V spoločných zásadách ICOMOS – TICCIH *Dublinské princípy* z roku 2011 sa vo voľnom preklade uvádza, že priemyselné dedičstvo okrem hmotného dedičstva, ktoré je späté s priemyselnou technológiou a ich procesmi, inžinierstvom, architektúrou a urbanistickým plánovaním okrem iného obsahuje aj tému nehmotného dedičstva, čo predstavuje remeselné zručnosti, spomienky a spoločensko-kultúrny život robotníkov a ich komunít.⁴

Aj z tohto dôvodu je potrebné sa neobrať sa histórii chrbtom, ale priznať ju v jej kráse a vyzdvihnúť ju a využiť v prospech súčasného. I preto počas interdisciplinárneho diskurzu medzi pracovníkmi múzea STM-Múzeum dopravy v Bratislave, lodnými inžiniermi, lodníkmi a architektami Fakulty architektúry a dizajnu STU v Bratislave sa skompletizoval schematický návrh konverzie bývalého prístavného objektu (Obr. č. 5). Cieľom iniciatívy je zrekonštruovať bývalý prístavný objekt a vniesť doň históriu vo forme múzea, ktoré by interaktívnou formou pripomínalo minulosť a poukazovalo na problémy prítomnosti s víziou do budúcnosti v problematike vodnej dopravy na Slovensku.

4 ICOMOS. The Dublin Principles. (Dublinské princípy, in English). Paríž, 2011, s. 1.



Obr. č. 5: Schematický návrh konverzie Lodnej haly na Múzeum vodnej dopravy (Ing. Jiří Mandl – Ing. arch. Ing. Martin Dubiny, PhD., 2023)

Návrh obnovy objektu v hlavnej podstate počíta s tromi nadzemnými podlažiami:

- 1. nadzemné podlažie: vstup do múzea (informačný bod múzea, recepcia, nákup vstupeniek, predaj suvenírov), študovňa (pre návštevníkov), hlavný expozičný priestor, zázemie pre zamestnancov a návštevníkov.

Dominantným prvkom celého expozičného priestoru by sa v budúcnosti mal stať remorkér Zvolen. V okolí lode by mali byť vystavené aj rôzne strojné zariadenia (lis, buchár a pod.), ktoré by prezentovali rôzne spôsoby opravy a výroby lodných prvkov a súčastí. V expozičnom priestore bude zachovaný mostový žerjav.

- 2. nadzemné podlažie: kancelárske priestory.

Priestory by mal poskytnúť zázemie pre zamestnancov múzea. Aby toto podlažie neslúžilo len zamestnancom, cez vstavanú zvýšenú galériu sa návštevníci budú môcť dostať približne do úrovne v polovici výšky haly, čo im môže poskytnúť iný pohľad na celý objekt haly a blízke okolie prístavu, ktoré bude viditeľné cez veľké industriálne okná. Samotná galéria bude končiť pri remorkéri Zvolen.

- 3. nadzemné podlažie: kaviareň so zázemím, auditórium pre max. 150 osôb.

Kaviareň by mala byť ústredným vyhladkovým bodom, ktorá by mala umožniť návštevníkom pozrieť sa z výšky najmä na blízke okolie objektu, Južný bazén Zimného prístavu, Dom lodníkov spoločne s Dopravným úradom a nábrežie Dunaja. Auditórium by malo slúžiť na rôzne prezentácie verejnosti, školiace pracovisko pre budúcich lodníkov, prezentáciu plavebnej spoločnosti SPaP, propagáciu vodnej dopravy, na spoločensko-kultúrne akcie a iné.

Financovanie a etapy obnovy

Slovenské technické múzeum v Košiciach spadá pod rezort Ministerstva kultúry SR. Je to rozpočtová organizácia, ktorej finančné prostriedky sú alokované na základe štátneho rozpočtu. V roku 2023 bola spracovaná správa s názvom *Odhad investičných nákladov konverzie Lodnej dielne (haly) na Múzeum vodnej dopravy*⁵ pod gesciou Fakulty architektúry a dizajnu STU v spolupráci s STM-Múzeom dopravy a lodným konštruktérom J. Mandlom pre Ministerstvo kultúry SR. Dokument popisuje investičný plán obnovy Lodnej dielne (haly) pre účely vytvorenia expozície Múzea vodnej dopravy.

Predbežný odhad investičných nákladov počítal s časovým horizontom piatich rokov, ktorý sa využíva pri investičných projektoch financovaných z grantových schém (napr. Plán obnovy, Nórske fondy a i.). Harmonogram bol rozdelený v rokoch 2024 – 2028 na investičnú a prevádzkovú fázu nasledovne:

⁵ DUBINÝ, M. *Odhad investičných nákladov konverzie Lodnej dielne (haly) na Múzeum vodnej dopravy*. Bratislava : Slovenská technická univerzita, 2023, 25 s.

- A: investičná fáza:
1. odkup haly,
 - 2-3. sanačné práce (stabilizácia degradovaných častí objektu),
 - 2-3. príprava projektovej dokumentácie (architektonická štúdia, DSP,⁶ DRS,⁷
 4. manipulácia remorkéra ZVOLEN,
 5. rekonštrukcia objektu,
 6. iné (prenájom pozemku atď.).
- B: prevádzková fáza:
1. akvizícia zbierkových predmetov a reštaurátorské práce,
 2. režijné náklady na prevádzku objektu,
 3. mzdové prostriedky (zamestnanci, brigádnic),
 4. iné (prenájom pozemku atď.).

Záverom

V súčasnosti sa otvára otázka prevodu majetku zo súkromného do štátneho vlastníctva. Odkup Lodnej haly Slovenským technickým múzeom by na jednej strane priniesol možnosť zachovať autentickú industriálnu architektúru v bratislavskom prístave *in situ* a na strane druhej s rekonštrukciou objektu a vznikom odbornej expozície Vodnej dopravy na Slovensku možnosť prezentovať časť histórie, ktorá stála pri zrode priemyselnej revolúcie u nás. Industriálna architektúra ostáva zabudnutá a stáva sa skôr „čiernymi dierami“ v centrálnych zónach súčasných miest.⁸ Dnes môžeme dúfať, že diskusia všetkých zainteresovaných inštitúcií a osobností prispeje k tejto jedinečnej skutočnosti a napríklad o päť rokov si budeme môcť spätne povedať o procese rekonštrukcie objektu Lodnej haly a vzniku expozície priamo na pôde novej expozície Vodnej dopravy na Slovensku v nových priestoroch Lodnej haly.

Zoznam použitých zdrojov:

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

DUBINY, Martin. *Architektúra areálov riečnych prístavov na slovenskom úseku Dunaja*. Dizertačná práca. Bratislava: Fakulta architektúry a dizajnu STU, 2023. 269 s.

DUBINY, Martin. *Lodná dielňa (hala), Zimný prístav, Bratislava. Odhad investičných nákladov konverzie Lodnej dielne (haly) na Múzeum vodnej dopravy*. Bratislava: Fakulta architektúry a dizajnu STU, 2023. 25 s.

⁶ DSP – dokumentácia pre stavebné povolenie.

⁷ DRS – dokumentácia realizácie stavby.

⁸ MLYNKA, L. Stopy predindustriálnej spoločnosti na Slovensku. In Eva Kráľová. In *Stopy priemyselného dedičstva na Slovensku*. Bratislava : Slovenská technická univerzita. 2010, s. 66-73.

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

GODUŠ, Martin. *Remorkér ŠTUREC (hnutelná národná kultúrna pamiatka)*. Košice : Slovenské technické múzeum, 2020, 128 s. ISBN 978-80-973503-5-2.

GULDAN, Patrik. *Návrh – (podklad) na vyhlásenie ochranného pásma nehnuteľných a hnutelných národných kultúrnych pamiatok v prístave v Mestskej časti Bratislava-Ružinov: Nehnuteľné národné kultúrne pamiatky: Prístav č. ÚZPF 828/2 – 6*. Bratislava : Pamiatkový úrad SR, september 2020, 104 s. s obrazovou prílohou.

HABERLANDOVÁ, Katarína – KALOVÁ, Petra. Prístav v Bratislave [Harbour in Bratislava]. In *Pamiatky a múzeá*, 2015, roč. 64, č. 1, s. 59-63.

ICOMOS. *The Dublin Principles. (Dublinské princípy, in English)*. Paríž, 2011, 7 s.

MANDL, Jiří. *Lodné múzeum – Remorkér Šturec v Bratislave*. [ŠOV] BA, FA STU, Bratislava, 2012, nestr.

MLYNKA, Ladislav. Stopy predindustriálnej spoločnosti na Slovensku. In KRÁĽOVÁ, Eva (ed). *Stopy priemyselného dedičstva na Slovensku*. Bratislava : Slovenská technická univerzita, 2010, s. 66-73. ISBN 978-80-227-3308-3.

Zriaďovacia listina STM v znení z 26. 4. 2010. In https://stm-ke.sk/asset/uploads/dokumenty/Zriad_listina_2010.pdf.

Lodnícke remeselné zručnosti slovenských lodníkov na Dunaji

Ing. Pavel Kara, Korveta, s. r. o., korveta@korveta-sk

Abstract: *The education of future boatmen was provided by the 3-year course „Ship Mechanic“. Part of the teaching in the 3rd year was a six-month internship on a ship from Bratislava to the port of Izmail. Graduates had the opportunity to get a job after completing their studies in the field or, in addition to employment, to supplement their education with a high school diploma in the ship field in a two-year evening study. Many of the graduates obtained the position of ship commander (captain 1st class) or the position of manager of the engine room (engineer 1st class) in the engineering department.*

Keywords: *secondary education, education, on-board and engine service*

Slovenskí lodníci na Dunaji sa učili remeslu a získavali zručnosti najmä:

1. Štúdiom v trojročnom učebnom odbore „Lodný mechanik“ v plavebnom podniku ČSPD, n. p. v Bratislave (ďalej len Dunajplavba).¹ Zopár kolegov prichádzalo aj z Čiech, zo strednej priemyselnej školy, odbor lode, a tiež z lodníckeho učilišťa v Děčíne.
2. Praxou a skúsenosťami na dunajských plavidlách. Starší lodníci odovzdávali remeslo a skúsenosti mladším a menej skúseným. Posádka lode bola vždy súdržný kolektív, kde chyba jedinca bola chybou všetkých.
3. Samoštúdiom, školeniami a ďalším vzdelávaním. Najmä v súvislosti s príchodom nových technológií ako tlačná technológia plavby, rádiová komunikácia, rádiolokátor, echolot, hydrolokátor, digitálne mapy a neskôr systém GPS a pod. Napríklad v 50. rokoch sa konali kurzy rádiotelegrafistov – komunikácia v Morseovej abecede – na lodi PIONIER v Zimnom prístave.²

Príprava budúcich adeptov na povolanie lodník

Podľa pamätníka Juraja Bohunského asi v roku 1950 bola zriadená prvá Lodnícka učňovská škola v Dunajplavbe. Loď PIONIER sa zmenila na „školskú loď“.³ Lodní kadeti tam mali prax a učebňu. V podpalubí bolo pre nich aj ubytovanie s posteľami – podľa tradície nimi boli hojdiacie siete (hamaky).

Neskôr boli lodníci začlenení pod Železničné učilište ako samostatný odbor Lodný mechanik v Bratislave – Krásnej Hôrke nad Patrónkou. Nautické predmety vyučoval kpt. Bohumil Prchal a kpt. Peter Majerník. Kpt. Prchal bol veliteľom na morských plachetniciach. Štúdium bolo dvojročné. Týždeň bola škola a týždeň prax v prístave. Učňovská dielňa bola na prvom pontóne poniže Lodného výťahu v Južnom bazéne Zimného prístavu.

Juraj Bohunský nastúpil do učenia za lodníka v roku 1955. Na štúdium si spomína takto: „Vyradený nákladný čln mal na palube drevenú nadstavbu, v ktorej bola učňovská dielňa. V zime sa tam kúrilo drevenými pilinami v takzvaných piliňákoch. Spomínam si na majstrov,

1 Blížšie napríklad: Hovoríme s triednym učiteľom III – LM/B triedy kapitánom Petrom Majerníkom. In *Náš Dunaj*, 20. 10. 1966, roč. 18, č. 30, s. 1; V roku 1978 bol študijný program upravený. Blížšie: Prví absolventi. In *Náš Dunaj*, 19. 1. 1982, roč. 34, č. 2, s. 1.

2 Na doplnenie vedomostí a zvyšovanie kvalifikácie zamestnancov sa tradične využívalo zimné obdobie. O organizovaní jednotlivých kurzov pravidelne informoval podnikový časopis *Náš Dunaj*. Napríklad: - zb -: Kurz kapitánov. In *Náš Dunaj*, 21. 1. 1972, roč. 24, č. 3, s. 1; Telegraficky. In *Tamže*, 1. 2. 1972, roč. 24, č. 4, s. 2; Šoféri a klub. In *Tamže*, 21. 7. 1972, roč. 24, č. 21 s. 4; Kvalifikačné kurzy. In *Tamže*, 5. 2. 1981, roč. 33, č. 3 s. 3; Zvyšujú si kvalifikáciu. In *Tamže*, 5. 2. 1982, roč. 34, č. 4, s. 4.

3 BOHUNSKÝ, J. – PUHA, K. *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava : Slovart, 2012, s. 214-216; PRAVDA, V. Z historického kalendára podniku. In *Náš Dunaj*, 28. 7. 1992, roč. 44, č. 15-16, s. 2.

pánov Jozef Chvastek a Vojtech Belák. Jozef Chvastek bol Kysučan, tvrdý chlap. Učil nás okrem iného spleť konopných aj oceľových lán. Zaujímavosťou bol záplet – spoj dvoch oceľových lán bez zmeny hrúbky lana. Takto sa spájalo napríklad roztrhnuté vlečné lano – šlepsál. Bola to riadna fuška, spleť mal totiž dĺžku okolo 15 m. J. Chvastek bol bývalý šlepár a bocman na Ondave. V. Belák vyučoval prácu s lanami, hádzanie vrhačkou, veslovanie, védlovanie a plavecký výcvik. Vyučba prebiehala v Južnom bazéne Zimného prístavu. Plavecká zdatnosť bola v Dunajplavbe vždy dôležitá. Každý lodník musel vedieť plávať. Z dnešného pohľadu bolo kuriozitou, že učni sa zdokonaľovali v plávaní priamo v Dunaji. Na záver výcviku musel každý učeň preplávať v prístave, poníže Lodného výťahu, z jedného brehu na druhý a späť. Ešte väčšia kuriozita bola, že to platilo aj pre novoprijatých uchádzačov o prácu na lodi. V rámci prijímacieho pohovoru sa museli pekne vyzliecť do trenírok a preplávať celú šírku prístavu tam a späť. Až potom sa mohli pýšiť lodníckou knižkou.“ Pár rokov po Jurajovi Bohunskom nastúpili do učenia aj ďalší naši známi kolegovia Karol Puha a Jozef Nétry.

Ďalší pamätník Rudolf Hanzel spomína: „V 60. rokoch boli učňovské dielne na nábreží Dunaja, v koľajisku, pod prístavnými žeriavmi, za VZP [Veliteľstvo Zimného prístavu]. Nastúpil som do 3-ročného učenia za lodníka v roku 1969. Majstri boli páni kpt. Pavol Zongora, Jozef Zaťko, Ševčík a iní. Súčasťou výučby bolo aj veslovanie a védlovanie v Rusovciach pod dozorom majstra Zongoru.“

Ďalšie sťahovanie učňovských dielní bolo v roku 1979. Po vybudovaní a presťahovaní Lodenice do nových priestorov vo Vlčom hrdle sa uvoľnili priestory starej lodenice na južnom nábreží Južného bazéna. Sem presťahovali učňovské dielne z nábrežia Dunaja. Boli tu až do zániku učňovského školstva v Dunajplavbe asi v roku 1996. Ja som sa učil za lodníka v rokoch 1979 až 1982. Podľa mňa boli 80. roky najlepším obdobím učňovského školstva v Dunajplavbe. Trojročné štúdium. Týždeň prax a týždeň škola. Škola bola na SOU Schiffelova 7. Prax v zrekonštruovaných priestoroch starej lodenice. Obedy (zdarma) v jedálni v starom Dome lodníkov. Plavecký výcvik v modernom krytom plaveckom bazéne v Slovnafte. V každom ročníku boli dve triedy. Maturitná A-čka a nematuritná B-čka. V každej po cca 30 učňov. Takže do praxe nastupovalo každý rok 60 vyučených lodníkov. Vedúci SOU [Stredné odborné učilište] bol pán Stanislav Grosman, majstri boli už spomínaní Rudolf Hanzel, Meheš a Anton Olejár učili nautiku, ďalej Psota, Milan Vadík, Marian Kadlečík a iní. Hlavný majster dielní bol Štefan Kolesík. V Rusovciach bol zakotvený učňovský čl na výučbu veslovania. Správcom tam bol Milan Držík. V druhej polovici 80. rokov Dunajplavba začala budovať na Horárskej ulici moderné učňovské stredisko s dielňami a učebňami. Vedľa bol nový internát, jedáleň a slávna telocvičňa kde trénovali zápasníci za TJ Dunajplavba. Telocvičňa slúžila aj učňom, pracovníkom podniku a verejnosti. TJ Dunajplavba tam vychovávala svoj dorast. Do uvedených priestorov sa učilište nikdy nepresťahovalo. Zmenou režimu sa dostala Dunajplavba do súkromných rúk. Učilište v roku 1996 zrušili a nové priestory na Horárskej zbúrali aj s telocvičňou...

Lodní mechanici sa učili pracovať s kovom a najmä s oceľou. V tomto bolo štúdium podobné napríklad so strojným mechanikom, strojným zámočníkom a ďalšími príbuznými odbormi, kde sa vyučovalo ručné aj strojné obrábanie, tvarovanie, delenie, spájanie a obrábanie kovov. V prvom ročníku to bolo najmä ručné opracovanie: pilovanie, vŕtanie, lapovanie – zaškrabávanie povrchov. Delenie materiálu: rezanie, sekánie, strihanie. Spájanie materiálu: nitovanie, spájkovanie, zváranie, skrutkovanie a iné. V druhom ročníku aj strojné obrábanie – sústruženie, frézovanie, obrážanie a pod.

Ďalej sa vyučovali zručnosti, ktoré sú špecifické len pre lodníka a odlišujú jeho remeslo od tých na „brehu“. Sú to nasledujúce:

V prvom ročníku:

- Plávanie v plaveckom bazéne (v Slovnafte) na čas. „V 50. rokoch,“ ako spomína Juraj Bohunský, „museli uční preplávať Južný bazén poniže Lodného výťahu tam a späť. Každý, kto zvládol túto plaveckú úlohu, mohol pokračovať v štúdiu. Ba dokonca to platilo aj pre nových zamestnancov v plavebnej zložke.“

V druhom ročníku:

- Výcvik veslovania na Dunaji na služobných pramiciach. Povyše rusovskej pláže bol celoročne vykotvený vyradený nákladný čln s výtlakom 1 000 ton. Tu absolvovali uční dvojtýždňový výcvik: práca s hĺbkomerom pri meraní hĺbky vody z paluby lode a ovládanie malého služobného a záchranného plavidla (pramice) veslovaním. Vyučovali sa dva spôsoby veslovania: dvaja si sadli na provu pramice, každý si zasunul veľké záberové veslo do havlenky, a veslovali chrbtom proti smeru plavby. Tretí s pádlom na korme pádloval a kormidloval. Úloha bola veslovať v takejto zostave, proti silnému prúdu Dunaja, rýchlemu 5 – 8 km/h, na ľavý breh a späť. Druhý spôsob pohonu bolo védlovanie alebo jednochlapové veslovanie,⁴ veľmi účinný spôsob veslovania, ak v pramici vesluje len jeden muž. Koncom 70. rokov sa védlovanie už nevyučovalo.
- Práca s lanami.⁵ Konopné laná: zapletanie (fukovanie) lodného oka, ukončovací záplet, záplet spoja dvoch lán.
- Lodné uzly (na textilnom lane): liacový (univerzálny, spoľahlivý uzol), loďkový (uviazanie pramice na oko), vrhačkový (uviazanie hrušky vrhačky k oceľovému lanu), lanový (uviazanie vrhačky na oceľové lano), balónový (uviazanie balóna – dnes fendra – na oceľové zábradlie), vlajkový uzol a pod.
- Práca s vrhačkou – hádzanie na diaľku a presnosť, zmotávanie vrhačky, ťahanie oceľ. lana z lode na loď, z lode na breh.
- Oceľ laná: zapletanie lodného oka metódou bez rozpletu alebo s rozpletom. Delenie lana sekáčom, ukončenie zápletu omotaním drôtu. Zmotávanie lana na palube.
- Vyvážovanie plavidiel oceľovým lanom: uväzovanie osmičiek na bitvy, uvoľňovanie napnutého lana na osmičkách, pokrútenie napnutého lana na osmičkách. Pobrežné laná, zadné laná, krížne laná. Práca s lávkou, so vzperou (šorpánom) a pod.
- Prax na prístavnom remorkéri (na lokálke) v prístave Bratislava: prestavovanie plavidiel, manipulácia s plavidlami, lanami, lodnými zariadeniami – spúšťanie kotvy, „víranie“ kotvy, spriahovacie vrátky a pod.

V treťom ročníku:

- Šesť mesiacov prax na plavidlách Dunajplavby ako člen posádky. Plavby od Bratislavy po prístav Izmail na Ukrajine.

Po zvládnutí týchto zručností bol vyučený lodný mechanik pripravený pre prácu na lodi.

V palubnej alebo strojnej zložke.

Kto mal vyššie ambície, mohol si doplniť vzdelanie o maturitu v odbore lode. V dvojročnom večernom štúdiu popri zamestnaní na SOU Schiffelova 7 v Bratislave a po získaní praxe mal veľké predpoklady postupovať v kariére na lodi až do funkcie veliteľa lode (kapitán 1. triedy) alebo

4 Podrobnejšie v samostatnom článku.

5 Podrobnejšie v samostatnom článku.

v strojnej zložke na správcu strojovne (strojník 1. triedy). Samozrejme, nie každý bol ochotný alebo schopný zvládnuť služobný postup a ujať sa zodpovednosti za loď a posádku.⁶

Lodnícke zručnosti 20. storočia

Tu je zoznam niektorých zručností pre palubnú službu:

1. Práca s lanami. Zapletanie konopných a oceľových lán. Manipulácia s lanami, vyvážovanie plavidiel, práca so spriahovacímí vrátkami, práca s vrhačkou, lodné uzly.
2. Ovládanie a pohon pramice. Veslovanie a védlovanie.
3. Zimovanie plavidiel.
4. Lodné mapy – tvorba, dopĺňanie a čítanie.
5. Záchrana lode pri lekáži – diere v obšívke pod ponorom (nutná zručnosť pre palubnú aj strojnú zložku posádky).
6. Prístavné manévry a kotvenie.
7. Naväzovanie vlečného súlodia do zostavy (klamfovanie, z nemeckého klamfen – naväzovať).
8. Zväzovanie tlačného súlodia do zostavy.
9. Meranie hĺbky Dunaja hĺbkomerom za plavby.
10. Obsluha palubných zariadení: kotevný vrátok, spriahovacie vrátky, vlečné navijaky, palubný a loďkový žeriav a pod.
11. Čítanie rieky. Predvídanie reliéfu dna, hĺbky a prúdenia vody.
12. Ďalšie.

Pre strojnú službu:

1. Príprava štartu hlavných lodných motorov – príkaz „robte hotovo“ (alebo z nem. fertigmachen).
2. Ovládanie motorov zo strojovne. Pokyny cez lodný telegraf.
3. Kontrola, údržba a mazanie motorov počas plavby.
4. Kontrola a údržba počas státia a odstavenia motorov (dekarbonizácie motorov, výmena a čistenie olejových a palivových filtrov a pod.).
5. Zaškrabávanie kompozitných klzných ložísk na hriadeľovom vedení a kľukovke motora a ich výmena.

Pramene a literatúra:

Spomienky lodníkov a pracovníkov Dunajplavby: Juraj Bohunský, kpt. Ladislav Cigánek, Rudolf Hanzel, Ing. Jiří Mandl, kpt. František Mock, Tibor Oroš, Karol Puha, kpt. Marián Šulák a ďalší

Archív RTVS. Relácia *Štúdio svet* z 5. júna 2021. Od 44. minúty je 5. reportáž o védlovaní na francúzskom ostrove Groix. Moderuje Soňa Weissová, redaktorka Soňa Juríková. Na reportáži sa podieľala Mgr. Stanislava Moyšová, PhD. z Katedry romanistiky Filozofickej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave. Nahrávka je v archíve Slovenského rozhlasu.

BOHUNSKÝ, Juraj – PUHA, Karol. *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava : Slovart, 2012, 310 s. ISBN 978-80-556-0497-8.

⁶ Blížšie napríklad aj v publikáciách: BOHUNSKÝ – PUHA, *Dunajská flotila...*; HERZOG, L. *Spoved' dunajského lodníka*. Martin : Matica slovenská, 1999, 300 s.

HERZOG, Ladislav. *Spoveď dunajského lodníka*. Martin : Matica slovenská, 1999, 300 s. ISBN: 80-7090-660-X.

Hovoríme s triednym učiteľom III – LM/B triedy kapitánom Petrom Majerníkom. In *Náš Dunaj*, 20. 10. 1966, roč. 18, č. 30, s. 1.

Kvalifikačné kurzy. In *Náš Dunaj*, 5. 2. 1981, roč. 33, č. 3 s. 3.

MAJERNÍK, Peter. *Plavebná náuka – Dunaj*. Praha : NADAS, 1985.

PRAVDA, Vít. Z historického kalendára podniku. In *Náš Dunaj*, 28. 7. 1992, roč. 44, č. 15-16, s. 2.

Prví absolventi. In *Náš Dunaj*, 19. 1. 1982, roč. 34, č. 2, s. 1.

Šoféri a klub. In *Náš Dunaj*, 21. 7. 1972, roč. 24, č. 21 s. 4.

Telegraficky. In *Náš Dunaj*, 1. 2. 1972, roč. 24, č. 4, s. 2.

- zb -: Kurz kapitánov. In *Náš Dunaj*, 21. 1. 1972, roč. 24, č. 3, s. 1.

Zvyšujú si kvalifikáciu. In *Náš Dunaj*, 5. 2. 1982, roč. 34, č. 4, s. 4.

Védlovanie

Ing. Pavel Kara, Korveta, s. r. o., korveta@korveta-sk

Abstract: *When sailing without a motor, boatmen used a unique technique of rowing to propel the bow – wriggling. The boatman controlled the vessel with one oar. In Dunajplavba, every ship was equipped with a working boat – a punt that also served as a rescue boat. There were at least two long grab oars and one paddle in the boat. Students of the Department of Ship Mechanics were taught the technique of wriggling until the end of the 70s. The reason for the cessation of teaching was the gradual equipping of new tugboats with outboard motor lifeboats and the retirement of the old wriggling masters.*

Keywords: *hand rowing, boat, oar, motorless sailing*

Ručný pohon člna jedným veslom z kormy sa na Slovensku nazýva **védlovanie**. Karol Puha, lodník z Dunajplavby,¹ ho nazval *jednochlapové* alebo *jednomužné veslovanie*. V Bretónsku ho volajú **godille** (čítaj godií) – veslovanie kormidlovaním. V Rakúsku mu hovoria **wriggen**, po anglicky **wriggling**, čo značí niečo ako krútiť (veslom) a v Česku, na Labe, toto unikátne veslovanie volajú **flígrovaní**. Význam slova *védlovanie* mi nie je známy. Môže pochádzať z nemeckého žargónového slova *vedeln*. Znamenalo to pohyb z boka na bok – kývanie, ako napríklad keď pes kýva chvostom.

V časoch, keď závesné benzínové motory neboli bežnou výbavou pracovného člna, používali lodníci na pohon pramice unikátnu techniku veslovania – védlovanie. Je to dávna zručnosť, aj slovenských lodníkov na Dunaji. Používala sa na pohon pramice jedným veslom. Šikovný lodník nepotreboval závesný motor, ak vedel védlovať.

Výučba védlovania

Mladí lodníci z Československej plavby Dunajskej, n. p. (ďalej len Dunajplavby) sa učili védlovať v druhom ročníku trojročného štúdia študijného odboru Lodný mechanik. V Dunajplavbe sa takto vyučilo 30 až 60 mladých lodníkov ročne. Takto sa učili védlovať v 50. rokoch napríklad Karol Puha a Juraj Bohunský. V 60. rokoch Tibor Oroš či Fero Mrva. Na prelome 60. a 70. napríklad Marian Andil alebo Rudo Hanzel, ktorý bol neskôr majster odborného výcviku. Najznámejšími propagátormi védlovania boli majstri odborného výcviku kpt. Pavol Zongora, Vojtech Belak, Jozef Chvastek, Jozef Zaťko, p. Ševčík a ďalší. Védlovanie sa z učebných osnov vypustilo koncom 70. rokov.² Dôvody mohli byť dva. Prvý – postupná výbava nových remorkérov záchrannými člmi so závesným motorom (spravidla sovietskej výroby, značky Moskva alebo Víchor) a druhý – odchod starých majstrov védlovania do dôchodku.

1 Osobná konzultácia s dnes už zosnulým bývalým lodníkom.

2 Po úprave študijného programu v roku 1978. Bližšie: Prví absolventi. In *Náš Dunaj*, 19. 1. 1982, roč. 34, č. 2, s. 1.



Obr. č 1. a 2: Južná Amerika, jazero Titicaca, ostrov Uros. Preprava turistov po jazere.
Žena (obr. vľavo) sama védluje 8-metrovú loď. Zdroj: <https://godille.weebly.com/godilles-du-monde.html>

V Dunajplavbe mala každá loď vo výbave pracovný čln – pramicu, ktorá slúžila aj ako záchranný čln. Na korme mala otvor na havlenku (alebo klôbu), do ktorej sa vložilo veslo na védlovanie. Na drevenej pramici mohol byť namiesto havlenky len zárez – jamka na masívne veslo. V člne boli minimálne dve dlhé záberové veslá a jedno pádlo. Dvaja lodníci veslovali na prove. Vložili si do havlenky dlhé záberové veslo a veslovali chrbtom k smeru plavby. Tretí s pádlom zaberá a kormidloval na korme. Ak bol v člne len jeden vesliar, vložil si dlhé záberové veslo do havlenky na korme. Postavil sa chrbtom k smeru plavby a védloval.

Technika védlovania

Lodník stojí rozkročmo chrbtom k smeru plavby. Dlhé záberové veslo má v havlenke na korme. Veslo je mierne naklonené k prove (s hladinou zvierá uhol cca 50 až 80 stupňov). List vesla je celý ponorený. Drží ho oboma rukami vo výške pliec a robí vo vode osmičkový pohyb – cikcakový zľava doprava. Pri tomto pohybe sa list zarezáva do záberu, podobne ako list vrtule. List zvierá s traverzou lode uhol 0 až 45 stupňov, podľa polohy listu na osmičkovej dráhe. Pohyb vesla má byť plynulý – valčíkový a koordinovaný, nie nervózny a mykavý. Vychýlenie vesla do strán pomyslenej osmičky má byť maximálne. Lodník pritom používa paže, ale môže si pomôcť aj nakláňaním trupu v smere záberu, čím odľahčí ruky.

Smer člnu kontroluje lodník periférne. Pri malej zmene smeru vychýli osmičkový pohyb do strany. Pri väčšej zmene kurzu alebo obrátke prestane védlovať a zaberá veslom podobne, ako to robili pltníci (na štyri takty: zanorenie listu, záber, vynorenie a pohyb vzduchom do pôvodnej polohy zanorenia a záberu).

Výhody védlovania

Bretónci tvrdia, že je to pohon, ktorý sa nikdy nepokazí. Pravda je taká, že pri pádlovaní alebo veslovaní môžeme pohyb listu rozdeliť na štyri takty:

1. zanorenie do vody,
2. záber vo vode,
3. vynorenie,
4. pohyb vzduchom vpred.

Takže len jeden takt je pracovný. Len 25 % pohybu je užitočná práca, 75 % je jalová. Pri védlovaní je celý pohyb listu pracovný! Je to jeden nepretržitý, pracovný takt. Niečo podobné ako práca listu vrtule. Pri védlovaní je za kormou na hladine stopa ako za motovým člnom. Samozrejme,

účinnosť ani tu nie je 100 %. Časť vynaloženej energie sa stratí ako sklz záberu, podobne ako pri vrtuli (sklz vrtule). Ale sklz poznáme aj pri zábere pádlom.



Obr. č. 3 a 4: Rybári na pobreží Žltého mora v Číne, ktorí používajú techniku védlovania
Zdroj: <https://godille.weebly.com/godilles-du-monde.html> [cit. 15. 4. 2024]

História védlovania

Bolo by zaujímavé zistiť, ktoré národy používali, alebo dodnes používajú védlovanie. Kde vzniklo, kedy a ako sa k nám dostalo. Podľa spomienok pamätníkov, na Dunaji bolo vidieť védlovať najmä slovenských lodníkov, iní lodníci túto techniku využívali menej. Bolo to aj vďaka majstrom Belákovi a kpt. Zongorovi, ktorí učili védlovať celé generácie slovenských lodníkov v Dunajplavbe. V Európe je védlovanie takmer zabudnuté. Ovládajú ho ešte niektorí zo staršej generácie lodníkov. Na Slovensku spomeniem napríklad dvoch lodníkov vo výslužbe, a to pána Juraja Bohunského a Rudolfa Hanzela. V Česku na Labe je to pán Robert Fiala a možno ďalší.

Svetlým príkladom sú rybári z Bretónska, na ostrove Groix (čítaj Gruá) vo Francúzsku. Povýšili védlovanie – godille (čítaj godií) na novodobý šport.³ Ďalej sú to gondolieri v talianskych Benátkach, ktorí na pohon gondoly používajú aj techniku védlovania.

Načo je dnes dobré védlovanie a podobné staré techniky pohonu člna? Uvediem príklady zo zahraničia. Rakúski hasiči pri záchrane počas povodní zistili, že žiadny lodný motor nie je v rozvodnenej rieke dostatočne spoľahlivý. Práve naopak. Vrtuľa je veľmi zraniteľná plávajúcimi predmetmi, potopenými autami, plotmi, krovinami a pod. To platí aj pre vodometný pohon. Dobré to vedia, lebo povodní je u nich naozaj veľa. Dodnes používajú na pohon malého záchranného plavidla tradičný spôsob. Na odrážanie sa od dna používajú 4-metrovú čaklu – takzvané Zillen – čaklovanie. Každoročne sa v Rakúsku konajú preteky, kde si tisíce hasičov precvičia zdatnosť v tradičnom ručnom pohone lode – *Wasserdienstleistungsbewerb*.⁴ V roku 2023 sa päťdňová súťaž konala na Dunaji v Klosterneuburgu. Védlovanie je podobná zručnosť. V spomínanom Bretónsku urobili z védlovania nový šport a zábavu pre turistov aj domácich.⁵ Ďalším príkladom sú talianske Benátky.

³ <https://www.youtube.com/watch?v=mymb9kuy6VM>; https://www.facebook.com/Martineke.breizh/deos/665120005597346/?locale=fr_FR [cit. 21. 3. 2024].

⁴ Bližšie napríklad: <https://www.noel122.at/service/bewerbe/wdla-in-bronze-und-silber>, <https://www.noel122.at/service/bewerbe/wdla-in-gold> [cit. 21. 3. 2024].

⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=mymb9kuy6VM>; <https://www.youtube.com/watch?v=C9yVqgCjQ4> [cit. 21. 3. 2024].



Obr. č. 5: Védlovanie vo Francúzsku na súťaži v Godille (obr. vľavo) a v maríne (obr. vpravo)

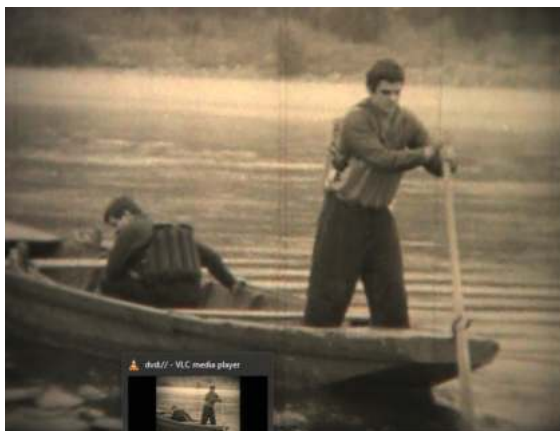


Obr. č. 6: Védlovanie vo Vietname

Védlovanie na Slovensku

A u nás? Minimálne by sme sa mali pokúsiť túto zručnosť zachovať, ale, myslím, že by sa dalo aj viac... Skúšali ste sa dostať k brehu na nafukovacom čle s jedným pádlom? Je to takmer nemožné. Najmä vo vetre, pri plavidlách bez kýlu, alebo ak majú veľkú šírku, ako napríklad pramice, katamarány, rafty a pod. Tu všade je védlovanie veľmi účinné. To, čo sa podarilo v Bretónsku a v Rakúsku, by možno šlo aj u nás.

Pán Ing. Jiří Mandl, ktorý pracoval v Dunajplavbe ako lodný konštruktér, priniesol zaujímavosť: védlovanie dunajských lodníkov inšpirovalo pána Schneidera, narodeného pred 130 rokmi (v r. 1894) v Kyjove na Morave, k vynálezu špeciálneho lodného lopatkového pohonu. Svoj vynález ponúkol firme Voit z Viedne a od roku 1926 ho spolu začali vyrábať. Tento pohon sa rozšíril do celého sveta a používa dodnes pod názvom Voit-Schneiderov pohon. Jeho princíp je rovnaký ako védlovanie, len lopatiek je viac, rotujú po kružnici a poháňa ich motor.



Obr. č. 7, 8 a 9: Segmenty z vnútropodnikového 16-milimetrového filmu ČSPD, n. p. „Pred plavbou – opatrnosť 2“ z roku 1969. Je o práci lodníkov a bezpečnosti pri práci. Časť filmu zachytáva učňov 2. ročníka na výcviku veslovania, vrátane védlovania, na Dunaji v Rusovciach pod vedením majstra kpt. Pavla Zongora. Zaujímavosťou je, že všetky pramice sú drevené. O desať rokov neskôr už boli vzácnosťou, nahradili ich plechové, zvárané pramice podobného tvaru. Havlenky – kôby na veslá sú na prove drevené s konopným lanom na zaistenie vesla (dnes už také nikde nenájdeme). Na korme pramice je kovová havlenka na védlovanie, aká sa bežne používa dodnes.

Zdroje:

Spomienky lodníkov a lodiarov: páni Juraj Bohunský, Karol Puha, Rudolf Hanzel, Tibor Oroš, Ing. Jiří Mandl a ďalší.

Prví absolventi. In *Náš Dunaj*, 19. 1. 1982, roč. 34, č. 2, s. 1

Pred plavbou – opatrnosť 2. Vnútropodnikový 16 mm film. Vydala ČSPD, n. p. v roku 1969. S láskavým súhlasom zapožičaný od pána Juraja Bohunského. Film zachytáva prácu lodníkov a bezpečnosť pri práci.

Praktická ukážka védlovania v roku 2023 pánom Rudolfom Hanzelom, bývalým majstrom odborného výcviku v ČSPD a žiakom spomínaného kpt. Zongora.

RTVS-Slovenský rozhlas, reportáž o védlovaní vo Francúzsku. V relácii Štúdio svet zo dňa 5. júna 2021, moderuje Soňa Weissová, redaktorka Soňa Juríková. Na reportáži sa podieľala Mgr. Stanislava Moyšová, PhD. z Katedry romanistiky Filozofickej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave. Od 44. minúty je uvedená reportáž ako piata v poradí. Dostupná na: <https://www.audiolibrix.com/sk/Podcast/Listen/346882/studio-svet-5-6-2021-10-05>

Linky na védlovanie vo Francúzsku:

<https://godille.weebly.com/godilles-du-monde.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=mymb9kuy6VM> – védlovanie vo Francúzsku.

<https://www.youtube.com/watch?v=vDjDGF5-ZjE> – predstavenie ostrova Groix (Gruá) a Alexa, výrobcu lodí na védlovanie a godillera.

<https://www.youtube.com/watch?v=C9yVqgCjqT4> – Univerzita védlovania – Université de la godille.

https://www.facebook.com/Martineke.breizh/videos/665120005597346/?locale=fr_FR – Championnat 2023 du monde de Godille – šampionát v godille (godíí) na ostrove Groix (Gruá) – de ille de Groix.

<https://godille.weebly.com/> – stránka súťaží védlovania od r. 2017.

<https://godille.weebly.com/construction-des-godilleuses.html> – stránka stavby lodí.

<https://www.noel22.at/service/bewerbe/wdla-in-bronze-und-silber> [cit. 21. 3. 2024]

<https://www.noel22.at/service/bewerbe/wdla-in-gold> [cit. 21. 3. 2024]

Práca s lanami

Ing. Pavel Kara, Korveta, s. r. o., korveta@korveta.sk

Abstract: *Ropes have been a part of ships since their inception. In the past, natural ropes were used materials; steel ropes have been used since the industrial revolution. In the first half of the 20 century, ropes from artificial fibres began to be produced.*

Keywords: *rope, natural materials, artificial materials, braiding*

Rozdelenie lán podľa použitia

Od čias stavby prvých lodí v Mezopotámii a na Níle patrili k lodi aj laná. Vyrábali sa z prírodných vlákien a používali sa pri stavbe lodného telesa. Spájali sa nimi časti lodného trupu drevených alebo trstinových lodí. Takéto lode sa v niektorých krajinách vyrábajú dodnes.

Ďalej boli laná, a sú dodnes, dôležitou súčasťou takeláže plachetníc. Takeláž je súbor výstroja lode, ktorá zabezpečuje lodi pohon s využitím vetra – plachetnica. Sú to sťažne, rahná, plachty, laná, kladky a pod.

Laná sa takisto používali a dodnes používajú na uväzovanie plavidiel pri brehu, prístave alebo na vlečenie plavidiel a na zväzovanie lodí do súlodia.

Rozdelenie podľa materiálu

- Laná z prírodných vlákien sa dnes používajú málo. Slúžia skôr na dekoratívne účely v interiéri. Sú to napríklad konopné, jutové, sisalové, manilové, bavlnené laná, laná z kokosových vlákien a pod.
- Laná z umelých vlákien, ako napríklad polypropylénové, nylonové – polyamidové, polyesterové, Polyetylen (PE), Polybenzoxazol.
- Oceľové laná.

Laná z prírodných vlákien sa používali tisíce rokov. S príchodom priemyselnej revolúcie ich pomaly začali nahrádzať oceľové laná. Od čias stavby prvých oceľových lodí so strojným pohonom sa definitívne skončila éra prírodných lán a používali sa výlučne oceľové laná, najmä pre ich veľkú pevnosť. Okrem plachetníc a malých plavidiel. V prvej polovici 20. storočia začali vyrábať laná z umelých vlákien. Tie definitívne nahradili prírodné laná aj na plachetniciach a malých plavidlách. Dnes sú na trhu vysokopevné laná z umelých vlákien, ktoré pomaly nahrádzajú svojou pevnosťou a ľahkou manipuláciou aj oceľové laná.

Zapletanie textilných a oceľových lán (fuksovanie)

Lodné lano je spravidla ukončené okom (glotz) – slučkou, ktorá sa zavesí na vyvážovacie zariadenie – bitvu. Pokiaľ by sa oko vytvorilo uzlom, oslabí sa jeho pevnosť o 50 až 90 %. Preto sa konce lán, textilné aj oceľové, zapletajú. Zaplietť napríklad oceľové uväzovacie lano priemeru 22 mm znamená: rozpliešť jeho 6 prameňov v dĺžke asi 0,5 m. Vytvoriť slučku – oko dlhé 1,5m a zaplietť pramene do lana. Laikovi to môže pripomínať zapletanie korbáča alebo vrkoča. Lodným zápletom sa zdvojnásobí hrúbka lana, takže zapletené oko môže mať až dvojnásobnú pevnosť.

Na oceľovom lane sa zapletalo lodné oko metódou – s rozpletom alebo bez rozpletu. Metóda s rozpletom bola efektívnejšia a menej prácna, ale vyžadovala väčšiu zručnosť a prax. Kto si netrúfol, použil metódu bez rozpletu. Lano sa delilo sekaním. Veľký sekáč mal otvor na

drevenú násadu. S drevenou rúčkou pripomínal kladivo alebo štíhlu sekeru. Na jednom konci mal plochu na údery kladiva a na opačnom konci nabrúsený ostrý brit. Aby sa delené voľné konce lana nestrapkali – nerozplietli. Delené miesto sa zabezpečilo drôtom. Na dvoch miestach cca 50 mm od seba sa omotalo niekoľkými ovinmi viazacieho drôtu.

Delenie lana museli robiť dvaja. Jeden priložil dvojručný veľký sekáč na lano a druhý udieral veľkým ťažkým dvojručným kladivom po sekáči. Na preseknutie bolo treba minimálne desať presne mierených silných úderov. Potom sa rozplietlo šesť prameňov na dĺžku cca 0,5 m. Konce prameňov sa ošetrili lepiacou páskou a ovinuli tenkým drôtom, aby sa nerozpletali. Vytvorilo sa 1,5 m dlhé oko a pramene sa zaplietli v smere závitú lana. Začínalo sa pravidlom: za prvý, za druhý, za tretí a druhá trojica prameňov – pod jeden, pod dva a pod tri pramene, pričom zapletaný prameň sa ovíjal stále okolo toho istého prameňa na nosnom nerozpletenom lane. Záplet sa zopakoval 6x na každom prameni. Sekáčom a kladivom sa odsekli trčiace pramene tesne pri lane. Na odseknutie prameňa už stačil jeden silný a presný úder po sekáči. Trčiace kýpte po prameňoch boli ostré ako ihly, preto sa museli omotať textilnou páskou a obandážovať viazacím drôtom pomocou prípravku – starej šálky z ložiska s rúčkou. Konce drôtu sa zaplietli do lana a hotovo. Glotz bol hotový.

Zaujímavosťou bol záplet – spoj dvoch oceľových lán bez zmeny hrúbky lana. Takto sa spájalo napríklad rozhrnuté vlečné lano – šlepsál. Bola to riadna fuška, spleť mal totiž dĺžku okolo 15 m.

Na konopných lanách sa zapletalo (fuksovalo) lodného oko, ukončovací záplet, záplet spoja dvoch lán alebo záplet na vrhačku. Konopné laná boli trojpramenné. Oko sa zapletalo tak, že sa pramene plietli proti smeru vinutia. Systémom „ponad a popod“ zapletaný prameň. Takto sa záplet opakoval minimálne 6x. Voľné konce prameňov sa odrezali nožom a obandážovali tenkým špagátom. Na lanách z umelých vlákien stačilo konce prameňov opáliť a zataviť plameňom sviečky – a hotovo.

Ďalšie práce s lanami

- **Lodné uzly** (na textilnom lane): liacový (univerzálny, spoľahlivý uzol), lod'kový (uviazanie pramice na oko), vrhačkový (uviazanie hrušky vrhačky k oceľ lano), lanový (uviazanie vrhačky na oceľ lano), balónový (uviazanie balóna – dnes fendra – na oceľové zábradlie), vlajkový uzol a pod.
- **Práca s vrhačkou** – hádzanie na diaľku a presnosť, zmotávanie vrhačky, ťahanie oceľ lana z lode na loď, z lode na breh.
- **Oceľové laná**: vyvážovanie plavidiel oceľovým lanom, uväzovanie osmičiek na bitvy, uvoľňovanie napnutého lana na osmičkách, pokrátenie napnutého lana na osmičkách, zmotávanie lana na palube a iné. Vyvážovanie lán: pobrežné laná, zadné laná, krížne laná. Práca s lávkou, so vzperou (šorpánom) a pod.

O autoroch / About the authors

Juraj Bohunský, absolvent odboru lodník riečnej plavby. Po ukončení štúdia vyše 30 rokov pôsobil na lodiach ako člen lodnej posádky v rámci Československej plavby dunajskej, neskôr ako redaktor podnikových novín *Náš Dunaj* a hovorca plavebnej spoločnosti Slovenská plavba a prístavy do roku 2009. V odbornej činnosti sa zameriava na dokumentáciu a popularizáciu oblasti riečnej plavby a plavebného múzejníctva. Má zásluhu na záchrane plavidla Šturec, pravidelne spolupracuje s Múzeom dopravy na prezentácii vodnej dopravy na území Slovenska.

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-loďmajster, 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. Spolupodieľa sa na podujatiach Múzea dopravy zameraných na vodnú dopravu.

Doc. PhDr. Jan Dolák, PhD., docent muzeológie na Katedre archívnictva a muzeológie Filozofickej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave. Vyštudoval históriu, muzeológiu a archeológiu. Najprv pôsobil ako vedúci pracovník viacerých českých múzeí, v rokoch 2002 – 2014 ako vedúci UNESCO Chair of Museology and World Heritage na Masarykovej univerzite v Brne. Vo svojej vedeckej práci sa zameriava na všeobecné problémy kultúry, teoretickú muzeológiu, zbierkotvornú a prezentačnú činnosť múzeí, dejiny múzejnej kultúry a múzejný manažment a marketing. Je bývalým viceprezidentom Medzinárodnej komisie pre muzeológiu – ICOM a bývalým predsedom Asociácie múzeí a galérií Českej republiky.

Ing. arch. Ing. Martin Dubiny, PhD., architekt a stavebný inžinier v súčasnosti pôsobiaci na Fakulte architektúry a dizajnu STU v Bratislave. Vo výskumnej činnosti sa okrem konštrukcií v architektúre, ktorým sa venuje aj z pedagogického hľadiska, zameriava na industriálnu architektúru, najmä prístavnú infraštruktúru na Slovensku. V rámci odborného diskurzu na tému industriálne dedičstvo prezentoval výskum na medzinárodných konferenciách na Slovensku, v Českej republike, Nemecku, Chorvátsku, Portugalsku i na Kube. Okrem menších domácich grantov zameraných na výskum prístavov na Slovensku spolupracoval ďalej na výskume industriálneho dedičstva v rámci medzinárodných grantov Interreg DANUrB a DANUrB+, ktoré sa zameriavali na vytvorenie regionálnej siete prostredníctvom podpory cestovného ruchu a vzdelávania. Od roku 2014 v spolupráci s STM-Múzeom dopravy sa podieľa na myšlienke vzniku Múzea vodnej dopravy na Slovensku.

Mgr. Martin Goduš, absolvent odboru učiteľstvo všeobecno-vzdelávacích predmetov náuka o spoločnosti – dejepis na Filozofickej fakulte Univerzity sv. Cyrila a Metoda v Trnave. Pracuje v STM-Múzeu dopravy Bratislava ako kurátor zbierok železničnej a vodnej dopravy. Je autorom viacerých publikácií o histórii vodnej dopravy na Dunaji (*Remorkér Šturec* z r. 2020, *História propelera Kamzík*, 2022) a scenárov výstav (*100 rokov lodiarstva v Československu*, 2019 a *100 rokov Dunajplavby*, 2022).

Mgr. Juraj Janto, PhD., etnológ, pôsobí ako vysokoškolský učiteľ na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave. Vo svojej vedeckej a pedagogickej činnosti sa zameriava na tradičnú materiálnu kultúru, spôsob života v 2. polovici 20. storočia, urbánnu a aplikovanú etnológiu. Zaoberal sa tiež úlohou Dunaja v živote obyvateľov Bratislavy v minulosti. Pôsobil aj v oblasti miestneho a medzinárodného rozvoja.

Doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD., absolvent odboru história – slovenský jazyk a literatúra a externého rozširujúceho štúdia muzeológie a kultúrneho dedičstva na FiF UK v Bratislave. Po ukončení štúdia pôsobil v Múzeu mesta Bratislavy, potom na Katedre histórie Pedagogickej fakulty UK v Bratislave a od roku 2008 na Katedre etnológie a muzeológie, resp. Katedre archívnictva a muzeológie FiF UK v Bratislave. Zároveň od roku 2019 pôsobí v STM-Múzeu dopravy v Bratislave. Prednáša dejiny slovenského múzejníctva, kultúrne a prírodné dedičstvo Slovenska, inštitucionalizáciu múzeí, prípravu a realizáciu výstav a slovenské a stredo európske dejiny v moderných dejinách. Je autorom viacerých odborných príspevkov z uvedenej oblasti.

Ing. 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 záchranej službe vo Viedni, kde spolupracoval pri stavbe priehrady Freudenu. 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.

Ing. Jiří Mandl, absolvent Strednej priemyselnej a železničnej školy v Děčíne, odbor prevádzka lodnej dopravy a Strojníckej fakulty SVŠT v Bratislave, odboru stavba lodí. Pôsobil v ČSPD, n. p. Bratislava, závod Lodenica na rôznych pracovných pozíciách – od konštruktéra po technického námestníka a vedúceho obchodného oddelenia. Neskôr pôsobil ako projektant lodí a plávajúcich zariadení. Je spolupracovníkom STM-Múzea dopravy, zameriava sa na založenie Múzea vodnej dopravy a prezentáciu dunajských plavidiel v zbierkovom fonde múzea.

Mgr. Lenka Vargová, PhD. vyštudovala odbor muzeológia a kultúrne dedičstvo na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského, kde obhájila aj doktorandskú prácu na tému bývania a zariadenia domácností v medzivojnovnej Bratislave. V súčasnosti pôsobí ako odborná asistentka na Katedre archívnictva a muzeológie FiF UK, kde prednáša témy z oblasti muzeológie, múzejníctva a histórie každodennosti. Venuje sa aj publikačnej a výskumnej činnosti, hlavne z oblasti múzejnej pedagogiky, interaktívnych prvkov a dejín každodennosti. Podieľa sa aj na organizácii viacerých vedeckých konferencií a je členkou redakčnej rady časopisu *Muzeológia a kultúrne dedičstvo*.

Juraj Bohunský, graduate of river boatman department. After completing his studies, he worked on ships for more than 30 years as a crew member of the Dunajplavba – Czechoslovak Danube Cruise, later as an editor of the company newspaper Náš Dunaj (Our Danube) and a spokesperson for the cruise company Slovenská plavba a prístavy until 2009. In his professional work, he focuses on the documentation and popularisation of river navigation and navigational museology. He is credited with saving the vessel Šturec, he regularly cooperates with the Museum of Transport on the presentation of water transport in Slovakia.

Capt. Ladislav Cigánek, since 1967, worked in Dunajplavba in various positions: first as a junior swimmer and boatman on a barge (tug), later as a cadet-shipmaster, then as a captain on the tugboat (TTR) RUŽÍN. As a captain, he also sailed on the ŠTUREC towing motor ship. In the years 1989 – 1992 he worked as a freed trade union official, then in the years 1993 – 2002 alternately as the operational and technical deputy director of RaND (River and Maritime Transport). Until the end of active work, he worked as a captain, ship commander on various vessels. It participates in the events of the Museum of Transport focused on water transport.

Associate prof. PhDr. Jan Dolák, PhD., associate professor of museology at the Department of Archives studies and Museology of the Faculty of Arts of the Comenius University in Bratislava. He studied history, museology and archaeology. He first worked as a senior employee of several Czech museums, in 2002 – 2014 as the head of the UNESCO Chair of Museology and World Heritage at the Masaryk University in Brno. In his scientific work, he focuses on general problems of culture, theoretical museology, collection creation and presentation activities of museums, history of museum culture and museum management and marketing. He is the former vice-president of the International Commission for Museology – ICOM and the former chairman of the Association of Museums and Galleries of the Czech Republic.

Ing. arch. Ing. Martin Dubiny, PhD., architect and civil engineer currently working at the Faculty of Architecture and Design of STU in Bratislava. In his research activity, in addition to constructions in architecture, which he also deals with from a pedagogical point of view, he focuses on industrial architecture, especially port infrastructure in Slovakia. As part of the professional discourse on the subject of industrial heritage, he presented research at international conferences in Slovakia, the Czech Republic, Germany, Croatia, Portugal and Cuba. In addition to smaller domestic grants focused on port research in Slovakia, he also collaborated on industrial heritage research within the framework of the international Interreg DANUrB and DANUrB+ grants, which focused on the creation of a regional network through the support of tourism and education. Since 2014, in cooperation with the STM-Museum of Transport, he has been involved in the idea of establishing a Museum of Water Transport in Slovakia.

Mgr. Martin Goduš, graduate of the department of teaching of general education subjects, social studies – history at the Faculty of Arts of the University of St. Cyril and Methodius in Trnava. He works in the STM-Museum of Transport Bratislava as a curator of railway and water transport collections. He is the author of several publications on the history of water transport on the Danube (*Remorkér Šturec* from 2020, *History of the Kamzík propeller*, 2022) and exhibition scripts (100 years of shipbuilding in Czechoslovakia, 2019 and 100 years of Danube navigation, 2022).

Mgr. Juraj Janto, PhD., ethnologist, works as a university teacher at the Faculty of Arts of the Comenius University in Bratislava. In his scientific and pedagogical activities, he focuses on traditional material culture, the way of life in the second half of the 20th century, urban and applied ethnology. He also dealt with the role of the Danube in the life of Bratislava residents in the past. He also worked in the field of local and international development.

Mgr. Juraj Janto, PhD., ethnologist, works as a university teacher at the Faculty of Arts of Comenius University in Bratislava. In his scientific and pedagogical activities he focuses on traditional material culture, way of life in the second half of the 20th century, urban and applied

ethnology. He has also dealt with the role of the Danube in the life of the inhabitants of Bratislava in the past. He also worked in the field of local and international development.

Associate prof. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD., graduate of the department of history – Slovak language and literature and external extension study of museology and cultural heritage at FiF UK in Bratislava. After completing his studies, he worked at the City Museum in Bratislava, then at the Department of History of the Faculty of Education of the Comenius University in Bratislava, and from 2008 at the Department of Ethnology and Museology, respectively. Department of Archives studies and Museology FiF UK in Bratislava. At the same time, since 2019, he has been working in the STM-Museum of Transport in Bratislava. He lectures on the history of Slovak museology, the cultural and natural heritage of Slovakia, the institutionalization of museums, the preparation and implementation of exhibitions, and Slovak and Central European history in modern history. He is the author of several professional articles in the mentioned field.

Ing. Pavel Kara, graduate of river boatman department. After completing his studies, he worked in ČSPD – Lodenica repairing ships. In the years 1992 – 1993, he worked as the leader of a small vessel in the water rescue service in Vienna, where he collaborated in the construction of the Freudenu dam. In 1994, he graduated from the Faculty of Mechanical Engineering of the STU in Bratislava, majoring in shipbuilding. In 1994, he founded the locksmith company Korveta, which focuses on products and services for construction and shipping. He cooperates with the STM-Museum of Transport in Bratislava.

Ing. Jiří Mandl, graduate of the Secondary Industrial and Railway School in Děčín, department of ship transport operation and the Faculty of Mechanical Engineering SVŠT in Bratislava, department of shipbuilding. Worked in ČSPD, n. p. Bratislava, Lodenica plant in various positions – from designer to technical deputy and head of the sales department. Later he worked as a designer of ships and floating equipment. He is a collaborator of the STM- Museum of Transport, focusing on the establishment of the Museum of Water Transport and the presentation of Danube vessels in the museum's collection fund.

Mgr. Lenka Vargová, PhD. she graduated from the field of museology and cultural heritage at the Faculty of Arts of the Comenius University, where she also defended her doctoral thesis on housing and household furnishings in interwar Bratislava. Currently, she works as an assistant professor at the Department of Archives studies and Museology of FiF UK, where she lectures on topics in the field of museology, museology and the history of everyday life. He is also engaged in publishing and research activities, mainly in the field of museum pedagogy, interactive elements and the history of everyday life. She also participates in the organization of several scientific conferences and is a member of the editorial board of the journal *Museology and Cultural Heritage*.

História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku

Zborník z konferencie

Konferencia sa konala dňa 25. septembra 2023 v rámci výstavy „100 rokov Dunajplavby. Príbehy slovenských lodí na riekach, moriach a oceánoch“ v STM-Múzeu dopravy v Bratislave (október 2022 – máj 2024).

Podujatie je súčasťou riešenia projektu VEGA č. 1/0689/22 „Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia / *Czechoslovak cargo and passenger transport along the Danube river in the 1970s and 1980s*“ na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.

História Dunajplavby – vodná doprava na Slovensku

Zborník z konferencie

Bratislava 25. 9. 2023

Zostavovateľ: doc. Ľuboš Kačírek, PhD.

Vydalo Slovenské technické múzeum, Košice 2024

Slovenské technické múzeum Košice, www.stm-ke.sk

Recenzenti: doc. Miroslav Palárik, PhD.; Mgr. Peter Šimko, PhD.

Jazyková korektúra slovenského textu: doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD.

Jazyková korektúra anglického textu: Ivan Janitor, M.Sc.

Grafická úprava: Aleš Marenčík

ISBN 978-80-8290-011-1

Zborník vznikol v rámci riešenia projektu VEGA č. 1/0689/22 Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia.

Dielo je vydané pod medzinárodnou licenciou Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0

(vyžaduje sa: povinnosť uvádzať pôvodného autora diela; povinnosť odvodené dielo zdieľať pod rovnakou licenciou ako pôvodné dielo; len nekomerčné použitie odvodeného diela).

Viac informácií o licencií a použití diela:

creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/



Vydalo Slovenské technické múzeum, Košice 2024
ISBN 978-80-8290-011-1