MAPOVANIE A VALORIZÁCIA KULTÚRNEHO DEDIČSTVA MIEST NA DUNAJI
PRÍKLAD SÚMESTIA KOMÁRNO A KOMÁROM

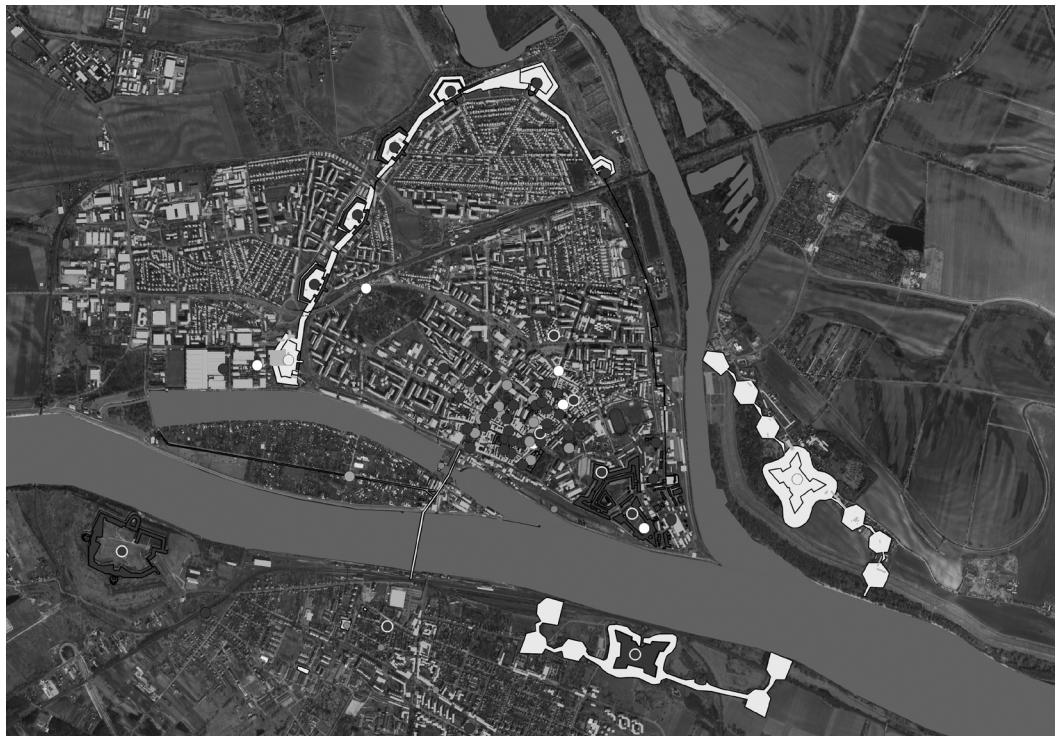
Martin Dubiny, Pavel Gregor, Kristína Kalašová

Kultúrne dedičstvo ako súbor diel či pozostatkov, ktoré sú výsledkom práce a úsilia predchádzajúcich generácií, je nielen dokladom a pamäťou histórie tisícročia obývaných území, ale aj potenciálom ich ďalšieho rozvoja. Špecifickú úlohu zohráva kultúrne dedičstvo, ktoré má nielen lokálny charakter, ale svojou históriou a charakterom je spojnicou širšieho územia či dokonca medzinárodného regiónu, akým je aj povodie Dunaja. Dunaj bol hlavnou tepnou v súvislosti s kultúrou, obchodom a cestujúcimi počas celej histórie územia, ktorým preteká.

Medzinárodný projekt DANUrB sa usiluje odhaliť nedostatočne využívané kultúrne dedičstvo a zdroje priestorovo usporiadané Dunajom a spájať ich, aby vytvorili životaschopnú kultúrnu spoluprácu v rámci širšieho kontextu Dunaja. Navrhovaná priestorovo-kultúrna stratégia vedie k špecifickému cieľu, ktorý sa vzťahuje na udržateľnejšie sociálne a ekonomické využívanie kultúrneho dedičstva pozdĺž Dunaja, ktoré je podporené vytvorením tematizovaných produktov cestovného ruchu. Spojenie strategického plánovania a špecifických nástrojov mapovania najmä nedostatočne využívaného kultúrneho dedičstva si kladie za cieľ priniesť viditeľnú zmenu jeho kultúrneho využitia a ekonomické zhodnotenie zdrojov dedičstva, podporenie rozvoja mesta i cestovného ruchu, ako aj oživenie kultúrnych tradícií dotknutých miest.

Základným determinantom naplnenia kultúrneho využitia a zhodnotenia potenciálu je profesionálne identifikovanie, selekcia a následné zhodnotenie – valorizácia kultúrneho dedičstva pre maximálny úžitok miestnych komunít. Riešiteľské tímy sa v rámci medzinárodného projektu DANUrB zameriavajú hlavne na doteraz nepreskúmané kultúrne dedičstvo so skutočným potenciálom a jeho integráciu do vzájomne prepojeného systému

ALFA_2_18 VIOLET.indd 32 25/10/18 12:42



1 **Schematické znázornenie mapovania a grafického vyznačenia kategórií kultúrneho dedičstva v mierke sídla – prípadová štúdia Komárno.** Zdroj: archív Kristíny Kalašovej

„turistických trás pozdĺž Dunaja". Takéto kultúrne dedičstvo môže mať rôzne podoby, funkcie a kvality, ako napr.: príklady architektonického priemyselného dedičstva, dedičstva komunistickej minulosti, opevnenia, prístavy, stopy po obchodovaní (obchodné cesty), umenie alebo dokonca nehmotné podoby kultúrneho dedičstva – živé kultúrne tradície a zvyky, ľudové umenie, gastronómiu, remeslá a vedomosti súvisiace s Dunajom. No aj zaniknuté kultúrne bohatstvo (formou *oral history*) možno obnoviť alebo využiť pri formovaní okolitého priestoru Dunaja v duchu tradícií, histórie a zvyklostí. Práve nehmotné stopy sociokultúrneho života by nemali vymiznúť, pretože vymedzujú oboje – miestnu identitu na jednej strane, ako aj kultúrnu integráciu takejto lokálnej identity do širšieho podunajského kontextu na strane druhej.

Kolektív riešiteľov Fakulty architektúry STU (prof. Ing. arch. Pavel Gregor, PhD. – Ing. arch. Kristína Kalašová – Ing. arch. Ing. Martin Dubiny) je v projekte zodpovedný nielen za mapovanie kultúrneho dedičstva na slovenskom území Dunaja (od Bratislavy po Štúrovo v regionálnom meradle, ako aj vo vybraných sídlach[1]), ale aj za vytvorenie spoločnej projektovej metodiky a stratégie – *guidelines* pre výskum kultúrneho dedičstva.

V návrhu metodiky výskumu sme sa nemohli opierať iba o existujúcu metodiku tzv. urbanisticko-historického výskumu[2], pretože jej uplatnenie v plnom rozsahu na tomto vybranom širšom území a počte sídel by bolo časovo aj obsahovo veľmi náročné. Navrhovaná metodika vychádza už z realizovaných prác a výskumov podobného charakteru z hľadiska rozsahu skúmaných prvkov, kde metodika a nástroje na mapovanie kultúrneho dedičstva vychádzali zo špecifického cieľa ich využitia v praxi. Opierali sme sa najmä o skúsenosti z prác *Kultúrno-historická a sociologická topografia Bratislavy – časť A4*[3], *Analýza kultúrno-historických hodnôt a kritériá obnovy Mestskej pamiatkovej rezervácie Trnava*[4] a *Kultúrno-historická a sociologická topografia sídelného útvaru Banská Štiavnica*[5], na ktorých časť riešiteľského kolektívu v minulosti osobne participovala. Toto mapovanie vzniklo na účely zmapovania pamiatkového fondu, ktorý bol v katastrofálnom stave, a navrátenia jeho hodnôt prostredníctvom nasledujúceho odborného procesu obnovy. Vo všeobecnosti je forma výskumu aplikovateľná na akékoľvek historické mesto, pretože je založená na objektívnych hodnotových kritériách.

KULTÚRNO-HISTORICKÁ A SOCIOLOGICKÁ TOPOGRAFIA

Hlavnou autorkou tejto metodiky, ktorá sa po prvýkrát aplikovala na časť územia Bratislavy a neskôr aj v meste Banská Štiavnica, bola Anna Schwarczová – koordinátorka celého projektu a autorka časti Architektonicko-historický výskum.[6] Kultúrno-historická a sociologická topografia (ďalej len KHST) mala interdisciplinárny charakter s účasťou architektov, archeológov, historikov a historikov umenia, ale aj sociológov a odborníkov na historickú zeleň. KHST riešila problém inventarizácie kultúrno-historických hodnôt (vrátane nehmotného dedičstva[7]) daného územného celku v krátkom čase, no s vyššou mierou získaných potrebných informácií ako pri metódach používaných dovtedy.[8] Hlavným cieľom bolo čo najkomplexnejšie zhrnutie údajov o území a ich kultúrno-historických hodnotách, a teda je výborným materiálom pre potreby analýz miest na Dunaji, ako je mesto Komárno, Štúrovo a projekt DANUrB.

ANALÝZA KULTÚRNO-HISTORICKÝCH HODNÔT A KRITÉRIÁ OBNOVY MESTSKEJ PAMIATKOVEJ REZERVÁCIE

Po roku 1989 nastala radikálna zmena ekonomicko-spoločenského zriadenia, ktorá priniesla aj zmenené podmienky pre ochranu pamiatok v historických mestách na Slovensku. Vypracovanie *Analýzy kultúrno-historických hodnôt mestskej pamiatkovej rezervácie Trnava* bolo v oblasti mapovania kultúrno-historického potenciálu priekopníckym činom; analýza sa stala podkladom na vypracovanie Územného plánu centrálnej mestskej zóny v nových podmienkach. Jej spracovatelia (Bencová, J., Gregorová, J., Gregor, P.) vychádzali z princípov, ktoré v roku 1987 deklarovala tzv. Washingtonská charta, napr. že ochrana historických miest a iných historických štvrtí musí tvoriť neoddeliteľnú súčasť súvislých plánov ekonomického a sociálneho rozvoja a musí sa s ňou počítať v územných plánoch na všetkých úrovniach.[9] Metodika tejto analýzy vychádzala z otázky, či je možné navrátiť stratenú identitu jednej z najstarších a historicky najvýznamnejších historických štruktúr na Slovensku[10], ktorá bola výrazne narušená necitlivými demolačnými zásahmi v období rokov 1960 – 1987[11]. Okrem tradičného urbanisticko-historického výskumu, zahŕňajúceho vyše 300 objektov vrátane fortifikačného systému mesta, sa návrhová – regulačná časť práce opierala najmä o porovnávaciu analýzu súčasnej podoby stavebnej štruktúry s jej rekonštruovanou 3D podobou podľa historických dokumentov. Výsledky práce poukázali na veľký potenciál nielen zachovanej hmotnej štruktúry, ale aj nehmotných dokladov jej historického vývoja.

Táto analýza sa stala východiskom vypracovania metodiky mapovania architektonických hodnôt územia, tak aby mohli byť zapracované do územného plánu zóny. Analýza patrí

ALFA_2_18 VIOLET.indd 33 25/10/18 12:42

k prvým, ktoré zapracúvajú medzinárodné princípy ochrany historických miest na našom území. Mesto Trnava svojím výrazom mestskej pamiatkovej zóny, ktorá je obklopená fortifikačným systémom, sa podobá sčasti výrazu fortifikačného mesta Komárno.

METODIKA PRE VÝSKUM, MAPOVANIE A SELEKCIU KULTÚRNEHO DEDIČSTVA V RÁMCI PROJEKTU DANUrB

Mapovanie kultúrneho dedičstva (ďalej len KD) sa v rámci projektu DANUrB skladá z troch postupných etáp: historického a terénneho výskumu existujúceho aj zaniknutého KD, selekcie vybraných reprezentantov nedostatočne využívaného KD s charakterizovateľným potenciálom a následných prípadových štúdií valorizácie KD a jeho využitia v spoločensko-ekonomickom rozvoji daného regiónu či mesta. Keďže toto mapovanie sa realizuje na rozsiahlom území a rôznymi partnermi (výskumnými tímami), bolo nevyhnutné na začiatku vytvoriť jednotnú metodiku kategorizácie KD a spoločné nástroje na prezentáciu výsledkov spoločného výskumu.

Skúmanie, opis a zatrieďovanie KD je založené na princípe kategorizácie jednotlivých typov KD podľa rozličných kritérií, ktoré boli zvolené podľa zaužívanej klasifikácie KD[12], ale aj s prihliadnutím na špecifické zameranie projektu na KD v akejkoľvek forme späté s Dunajom. Determinantom zvolenej kategorizácie bola aj forma jej grafického vyznačenia v spoločnej GIS mape tak, aby grafické značky jednotlivých kategórií (aj ich prípadných prekryvov) boli používateľsky dostatočne názorné a informatívne:

1. kritériom kategorizácie bola povaha, forma a funkčné hľadisko KD:
   a) podľa tohto kritéria sa skúmalo osobitne kultúrne dedičstvo (hmotné aj nehmotné) a prírodné dedičstvo, prípadne ich prelínanie v podobe kultúrnej krajiny;
   b) ako samostatné podmnožiny hmotného KD boli charakterizované: architektonické pamiatky, umelecké a umelecko-remeselné pamiatky a archeologické pamiatky;
   c) z hľadiska tematickej (funkčnej) kategorizácie boli charakterizované (vybrané skratky na označenie jednotlivých pojmov boli použité na základe anglického pomenovania, čo zároveň slúži aj na jednoduchšiu transformáciu v rámci medzinárodnej kooperácie): industriálne dedičstvo: dopravné stavby [Industrial heritage: **T**ransport related buildings and areas (ports) – IT], pamiatky výroby, vedy a techniky (**I**ndustrial heritage: other heritage of industry, **s**cience and technic – IS), fortifikačné stavby a stavby vojenského charakteru (**F**ortification – F), reprezentačné stavby – hrady, zámky, kaštiele (**R**epresentative buildings – R), sakrálne stavby (**S**acral buildings – S), kúpeľníctvo (**H**ealth and SPA – H), ľudová architektúra (**V**ernacular architecture – V), pamiatky modernej architektúry (**M**odern architecture – M), ďalšie rezidenčné a multifunkčné budovy (other residential, **c**ivic and multifunctional buildings – C);
2. kritériom kategorizácie bola mierka kultúrneho dedičstva:
   KD bolo skúmané tak v mierke individuálnych objektov, ako aj mestských častí (zón) či v regionálnych a medzinárodných súvislostiach:
   a) individuálna pamiatka: vyznačenie bodom;
   b) zóna, oblasť (sídelná dimenzia): vyznačenie plnou plochou;
   c) regionálna dimenzia: vyznačenie obrysom alebo líniou;
3. kritérium kategorizácie KD súviselo so selekciou najmä architektonického dedičstva pre jeho ďalšie zhodnotenie vo vzťahu k udržateľnosti a atraktivite regiónu či mesta:
   a) KD s charakterizovateľným potenciálom;
   b) KD s charakterizovateľným problémom;
   c) ostatné KD – bez rizika, dostatočne využívajúce svoj potenciál.

Táto kategorizácia je v projekte zatiaľ v polohe stanoveného rozpracovaného riešenia, ktoré sa bude upravovať v ďalších etapách a spoločne v kooperácii s medzinárodnými riešiteľmi projektu so zameraním na kultúrno-historický, ale aj urbanistický potenciál skúmaných sídelných štruktúr.

Výskum a charakteristika jednotlivých reprezentantov KD sa realizovala na základe existujúcich materiálov, historických dokumentov, realizovaných výskumov a vlastného terénneho prieskumu. (→ 1)

Spoločnú platformu pre dokumentáciu výsledkov výskumu predstavuje GIS mapa celého riešeného územia. Jej cieľom je nielen grafické zachytenie a vyznačenie jednotlivých reprezentantov KD na mape riešeného územia toku Dunaja, ale aj zviditeľnenie priestorových súvislostí jednotlivých prvkov KD a komparácia polohy KD s priestorovými urbanistickými či prírodnými štruktúrami. Okrem GIS mapy boli ako nástroje na ukladanie získaných údajov o KD použité aj tzv. *datasheety* – teda formuláre so spoločne dohodnutou dátovou štruktúrou a prepojením na excelové tabuľky, ktoré sú priamo prepojené so systémom GIS mapy tak, aby boli používateľsky prístupné.

Takto získané dáta o kultúrnom dedičstve sa v ďalšej etape projektu DANUrB budú skúmať v štyroch vybraných výskumných *clustroch* (celkoch):

- dedičstvo krajiny formovanej Dunajom,
- dedičstvo umenia a architektúry,
- dedičstvo formované hospodárstvom Dunaja, dedičstvo vymedzené sociokultúrnym životom pozdĺž Dunaja. (→ 2)

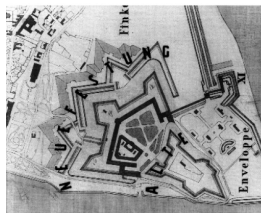
METODIKA MAPOVANIA KULTÚRNEHO DEDIČSTVA – PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA KOMÁRNO/KOMÁROM

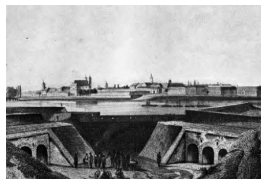
Zber existujúcich materiálov a historický výskum boli zamerané na celé dunajské územie na Slovensku. Vlastný terénny výskum sa potom ďalej orientoval najmä na dve vybrané sídelné lokality miest (tzv. *twin cities* – dvojičky) Komárno/Komárom a Štúrovo/Ostrihom. Cieľom bolo mapovanie kultúrneho dedičstva týchto lokalít z hľadiska ich kultúrno-historických hodnôt a potenciálov. Metodológia mapovania vychádzala z princípov aplikovaných v spoločnej stratégii pre medzinárodný projekt DANUrB ako nástroja, ktorý využíva presahy priestorového plánovania, urbanizmu a výskumu kultúrneho dedičstva.

V predloženej štúdii sa budeme venovať iba „súmestiu“ Komárno/Komárom. Výskum kultúrneho dedičstva sa sústredí najmä na prepojenie poznatkov z archívnych dokumentov súvisiacich s historickým vývojom miest a fyzického stavu architektonického dedičstva, skúmaného v teréne so zámerom zistenia primárnych kultúrno-historických hodnôt. Takéto mapovanie musí predchádzať vyhľadávaniu a selekcii reprezentantov architektonického dedičstva s nedostatočne využitým

ALFA_2_18 VIOLET.indd 34 25/10/18 12:42

Name of heritage:	Harbour
Geographical position:	47.755941, 18.124404
Location:	Dunajské nábrežie, Komárno, Slovakia
Thematic research cluster:	Heritage definied by the economy at the Danube
Dominant character:	tangible / intangible
Scale:	region / territory / district
Category:	urban
Ownership:	mixed (private and state)
Type of protection:	legally not protected
Present use:	industrial
Historical use(s):	commercial services
Description of the heritage:	The Harbour in Komárno is the second most important port in Slovakia. It was built at the turn of the 19th and 20th centuries. It lies between the old and the new shipyard. It is divided into two parts: the east and the west. It is in direct contact with the town of Komárno and it's fortification system.





Name of heritage:	Fortress complex Komárno
Geographical position:	47.752756, 18.138315
Location:	Slovakia, Komárno, Elektrárenská cesta, 945 01
Thematic research cluster:	Heritage of art and architecture
Dominant character:	tangible (cultural)
Scale:	plot / ground / urban block
Category:	urban (building complex / area)
Ownership:	municipal
Type of protection:	legally protected
Present use:	Not used, Services: cultural services
Historical use(s):	Other: fortress
Description of the heritage:	Fortress Komárno was the biggest and the strongest modern fortress of Austria-Hungarian monarchy, it was fortress for 200 000 military. It is one of the biggest modern fortification systems in Europe and in the world. The fortress complex consists of bastion system from 16th-18th: Old fortress (citatela) and New fortress. Other parts are: Váh fortress, Danube Fortress, Monoštor fortress, Igmánd fortress. Fortress is completely preserved. Currently some parts do not exist like Váh fortress, but architecture of fortress forms dominant and cultural identity of town Komárno.

2 **Príklad datasheetov**
Zdroj: archív autorov

ALFA_2_18 VIOLET.indd 35 25/10/18 12:42

3 **Zachovaná hodnotná historická štruktúra pevnosti a mesta Komárno, osadená v strategickej polohe na sútoku Váhu a Dunaja, dokazuje historický význam mesta ako oporného bodu pre strednú Európu.** Zdroj: archív autorov.

4 **Vývoj pevnostného systému Komárna: a) v 2. pol. 16. storočia; b) v 2. pol. 17. storočia; c) v 19. storočí od 70. rokov; A – Stará pevnosť, B – Nová pevnosť, C – Vážske predmostie, D – Dunajské predmostie, E – Palatínska línia, G – Monoštorská pevnosť; H – Igmándska pevnosť** Zdroj: Ľ. Gráfel: Pevnostný systém Komárna.

potenciálom a nasledujúcemu zhodnoteniu vo vzťahu k súčasným potrebám mesta.

HISTORICKÝ VÝVOJ KOMÁRNA A JEHO KULTÚRNE DEDIČSTVO

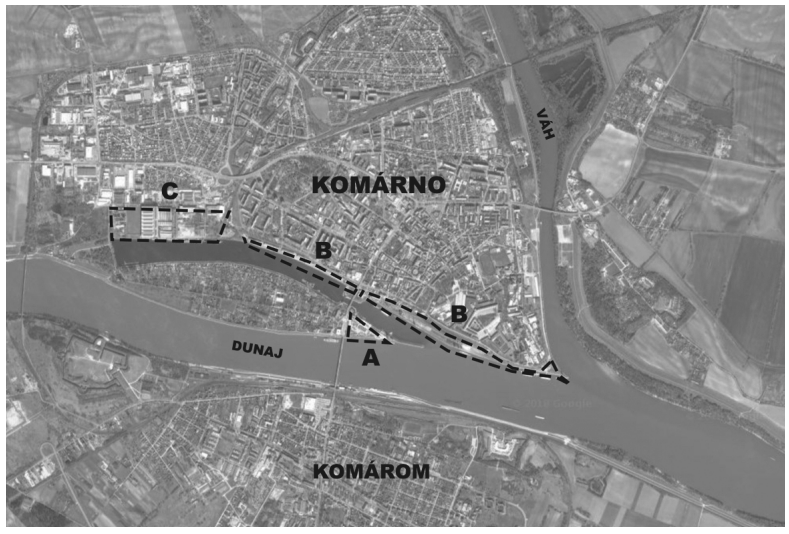
Komárno (maď. Komárom, nem. Komorn, srb. Komoran, lat. Camarum) je jedno z najstarších sídel v Karpatskej kotline a bolo osídlené už v neolite. Maďarsko-slovenské súmestie Komárno – Komárom vzniklo z jedného mesta, ktoré bolo po 1. svetovej vojne rozdelené. Staršia časť mesta sa nachádza na slovenskej strane Dunaja, kde bol vybudovaný komárňanský hrad a neskôr pevnosť. Postupne sa mesto rozvíjalo a vzniklo predmestie Komárna na opačnej strane Dunaja – súčasné mesto Komárom.

Ako prví pochopili strategický význam tohto miesta Rimania a proti nájazdom Kvádov zo severu vybudovali rímsky vojenský tábor Celemantia (pre I. pomocnú légiu), ktorý sa nachádzal 7 km od Komárna a súvisel s vojenským táborom Brigitio na pravom brehu Dunaja. Tieto vojenské tábory, Brigitio (pre I. légiu) a Celemantia, boli súčasťou pevnostnej línie – *limes* Rímskej ríše (*Limes Romanus*). V súčasnosti sa Celemantia zachovala ako jediná rímska pevnosť na ľavom brehu Dunaja.

Komárňanské pevnosti sa začali stavať už za čias cisára Trajana. Neskôr sa v Karpatskej kotline usadili Avari a vytvorili si tu sídlo Tudunátu.[13] V 9. storočí toto územie obsadili Maďari a bol postavený hrad nazvaný Kumarum na pamiatku Maďarov pochádzajúcich od rieky Kuma, ktorí osídlili územie Komárna.[14] Prvá písomná zmienka o hrade pochádza z obdobia Komárňanského komitátu. V roku 1265 panovník Bela IV. udelil mestu Komárno titul kráľovského mesta, čím potvrdil, že v tom období šlo o silnú pevnosť, ktorá odolala nájazdom Tatárov. Za vlády Mateja Korvína mesto Komárno prežívalo obdobie spoločenskej konjunktúry. Komárňanský hrad bol prebudovaný na renesančný palác. V tomto období sa mesto stalo sídelným prístavom Kráľovskej dunajskej flotily a sídlom úradu Kráľovskej soľnej komory. Počas tureckej expanzie v 16. storočí sa Komárno dostalo na pomedzie habsburskej a osmanskej ríše a získalo obrovský strategický význam. Po dobytí Ostrihomu Turkami (1543) sa začalo s prestavbou korvínovského hradu na novovekú pevnosť, čo malo za následok demoláciu mesta kvôli vytvoreniu predpolia pevnosti s vodnou priekopou, ktorá oddelila pevnosť od mesta. Po opakovaných tureckých útokoch v druhej polovici 17. storočia (pád pevnosti v Nových Zámkoch) bolo nutné postaviť „Novú pevnosť“. Stará a Nová pevnosť úspešne odolali nájazdom tureckých hord a po vyhnaní Turkov z krajiny (1683) sa Uhorsko postupne vyslobodilo spod tureckého jarma. V 18. storočí vďaka svojej výhodnej polohe

ALFA_2_18 VIOLET.indd 36 25/10/18 12:42

5 **Pohľad na komárňanský prístav v čase najväčšej slávy medzi dvoma svetovými vojnami. Pohľad zachytený na pohľadnici.** Zdroj: archív Martina Dubinyho



6 **Rozloženie prístavnej infraštruktúry v meste Komárno. A. Stará lodenica z roku 1989; B. Prístavné plochy na nábreží – rozvoj na prelome 19. a 20. storočia; C. Nová lodenica z roku 1947.** Zdroj: archív Martina Dubinyho

prekvitá v Komárne obchod so soľou, vínom a drevom a remeslá. Neskôr sa stáva Komárno najľudnatejším mestom na území dnešného Slovenska a piatym najväčším mestom na území Uhorska. S rozvojom mesta súvisí aj organizovanie urbanistickej štruktúry ako sústavy vidlicovito napájaných ulíc, ktorej základom sú staršie historické komunikácie zbiehajúce sa k mestským bránam. V meste sa začali cielene koncentrovať verejné a cirkevné budovy – kláštor budovy Trinitárov, budova Župného domu, prestavba Kostola sv. Ondreja a vybudovanie pravoslávneho kostola. V roku 1745 kráľovná Mária Terézia udeľuje mestu titul slobodného kráľovského mesta. Napriek zemetraseniam a iným živelným pohromám ostáva mesto Komárno významným strediskom obchodu a remesiel. Dunajská metropola a jej strategická poloha sa dostáva do pozornosti opäť v čase expanzívnej napoleonovskej politiky ako posledné útočisko cisára a jeho vlády. Tento fakt podnietil výstavbu a prebudovanie pevnosti na rozsiahly pevnostný systém. V legendárnej histórii Komárna sú významné roky 1848 a 1849 ako roky boja za slobodu. V týchto rokoch Komárňanská pevnosť dokázala odolávať útokom dvoch svetových mocností – rakúskej a ruskej. Sláva tohto obdobia sa zachovala v tzv. Klapkovom pochode.[15] Legendárny veliteľ G. Klapka bol na čele brániacich sa vojsk, avšak nakoniec kapituloval a mesto bolo zničené.

Koncom 19. a začiatkom 20. storočia sa mesto začalo znova rozvíjať: budujú sa železné mosty cez Dunaj a Váh a ku Komárnu je pripojená osada Új szőny, čím mesto získalo priestor pre ďalší rozvoj. Prosperita mesta ovplyvňuje reprezentačný charakter mesta, stavajú sa nájomné domy palácového charakteru a noblesné kaviarne (Káveház Grand). Po rozpade Rakúsko-Uhorska je Komárno najprv pripojené k Československu, neskôr k Maďarsku a súčasťou Československa sa opäť stáva po 2. svetovej vojne. Symbolom a svedkom týchto udalostí je Alžbetin most, ktorý bol zničený a neskôr znovu postavený po 2. svetovej vojne.

Nehmotným dedičstvom mesta sú významné osobnosti: chýrny maďarský romantický spisovateľ Mór Jókai, ďalej svetoznámy hudobný skladateľ Franz Lehár, slávny vedec Hans Selye alebo revolucionár Gábriel Steiner. (→ 3)

Ako vyplýva z tohto stručného prehľadu najvýznamnejších historických etáp mesta, jeho význam, charakter a tomu zodpovedajúci obraz stavebnej štruktúry bol ovplyvnený najmä dvoma faktormi: strategickou polohou mesta z hľadiska vojenského (obranného) a z hľadiska obchodu (prístav), a s tým súvisiacimi ekonomickými, spoločensko-kultúrnymi a stavebnými aktivitami. Pri charakteristike kultúrneho dedičstva mesta Komárno/Komárom sa preto budeme bližšie venovať iba vybraným reprezentantom týchto aktivít.

KOMÁRŇANSKÁ PEVNOSŤ

Komárňanská pevnosť bola najväčšia a najsilnejšia moderná pevnosť Rakúsko-uhorskej monarchie. Komplex je dielom niekoľkých storočí moderného pevnostného staviteľstva od starotalianskej po novopruskú školu. Najvýznamnejším autorom pevnosti bol maršál Sebastian de Vauban. Situovanie pevnosti predurčilo výhodné strategické miesto na sútoku Váhu a Dunaja s brodom a v neposlednej miere i križovatka obchodných ciest vedúcich z dolín riek Váhu, Nitry a Žitavy. Ovládanie takého rušného dopravného uzla znamenalo vládu nad celou krajinou. Ďalšie hodnoty sa vzťahovali na pevnosť ako opevnené miesto sídla cisára – v prípade pádu hlavného mesta monarchie Viedne a ako miesto uskladnenia veľkého množstva vojenského záložného materiálu. Komárňanský hrad zabezpečoval tiež ochranu jednej z hlavných prístupových ciest k Viedni. Tento príklad pevnostnej architektúry bol hradom, ktorý postupne opevňovali a neskôr prebudovali na pevnosť.

V 16. storočí sa uskutočnila prestavba na bastiónovú pevnosť – vznikla Stará pevnosť. Pevnosť situovaná v smere západ – východ, odrezaná vodnou priekopou od mesta, mala päť bastiónov, z ktorých najdlhší, smerujúci na východ, slúžil na obranu sútoku Dunaja

ALFA_2_18 VIOLET.indd 37 25/10/18 12:42

a Váhu. V 2. polovici 17. storočia sa pevnostný systém skladal zo Starej pevnosti a Novej pevnosti (bastiónová dvojpevnosť), Vážskeho predmostia a Dunajského predmostia. Jadro pevnosti tvorila Stará pevnosť – tzv. *citadela*.[16] Tento viacuhlový bastiónový systém opevnenia zabezpečil Komárnu v čase vpádov Turkov ochranu územia, ako aj to, že pevnosť nebola nikdy dobytá.

Vplyvom napoleonských vojen došlo k poslednému rozširovaniu pevnostného systému v rokoch 1807 – 1877. Fortový systém vznikol prenesením ťažiska obrany na prstenec tvrdzí. Systém predstavoval prstenec fortov: Vážska pevnosť s líniou 6 reduitov, Dunajská pevnosť s obrannou líniou ďalších 6 reduitov, Igmándska pevnosť, Monoštorská pevnosť a ich súčasť – Palatínska a Vážska obranná línia. (→ 4)

Koniec fortifikačných systémov priniesol až rozvoj delostrelectva v poslednej štvrtine 19. storočia, keď sa podarilo vytvoriť presné a podstatne účinnejšie zbrane, strieľajúce granáty obsahujúce vysokovýkonné výbušniny, ktorým už takto komponovaná pevnosť nedokázala odolávať.

Zmena funkcie – z aktívneho fortifikačného vojenského zariadenia na tylové skladové a kasárenské zariadenie (po roku 1885) viedla v celej sústave najmä k vybudovaniu prejazdu železnice cez mesto, envelopy a strážneho objektu na moste. Na komárňanskú pevnosť nadväzovala Muničná továreň, ktorá bola strategickým bodom sústredenia produkcie munície a zároveň jednou z hlavných defenzívnych základní na sútoku riek Dunaja a Váhu. Batéria XI a jej múr spolu s envelopou Starej pevnosti vymedzili priestor pre neskoršie územie areálu muničnej pevnosti. Do chráneného priestoru envelopy neskôr autori plánov muničnej továrne museli umiestniť celú továreň (tak výrobnú, ako aj administratívnu a prevádzkovo-obslužnú časť), ktorá fungovala ako uzavretý samostatný celok. Po ukončení výroby po vzniku Československej republiky bol areál rozdelený na viacero častí. Napriek tomu urbanistická štruktúra areálu bývalej muničnej továrne zostala v značnej miere zachovaná dodnes.[17]

K poškodeniu Starej a Novej pevnosti prispeli najmä sovietske vojská, ktoré používali priestory od roku 1968 do roku 1991. Do roku 2000 budovy využívala armáda Slovenskej republiky. Súčasne objekty Palatínskej a Vážskej línie využívajú priemyselné a poľnohospodárske podniky a podnikateľské subjekty. Stará a Nová pevnosť sa postupne rekonštruuje. Keďže ide o areál s obrovskou rozlohou, je tiež náročné nájsť komplexné funkčné využitie tohto hodnotného pamiatkového súboru.

INDUSTRIÁLNE DEDIČSTVO MESTA KOMÁRNO

Mesto Komárno sa okrem mohutného fortifikačného systému zapísalo do histórie práve aj ako prístavné mesto. Tento štatút získalo na základe svojej strategickej polohy na sútoku dvoch riek – Dunaja a Váhu. Rozvoj priemyslu na Slovensku v 2. polovici 19. storočia priniesol so sebou rozvoj aj dopravnej infraštruktúry. Parná lodná doprava na Dunaji zaostávala a jej rozšírenie a kvalitu priniesla až výstavba prístavov koncom 19. storočia v Bratislave a Komárne. Prístav Komárno, spolu s prístavom v Bratislave, patril napokon medzi najvýznamnejšie stredoeurópske prístavy v období medzi svetovými vojnami.

Starú lodenicu, prístav i novú lodenicu dnes môžeme s určitosťou označiť za industriálne dedičstvo mesta. Industriálne (priemyselné) dedičstvo označuje totiž všetky pozostatky priemyselnej kultúry, ktoré sa skladajú z historických, technických, sociálnych, architektonických, vedeckých alebo urbanistických hodnôt.[18] Medzi rôzne objekty (ako dielne, skladiská, továrne a iné) a strojové zariadenia patria aj dopravné stavby a prislúchajúca infraštruktúra. (→ 5, 6)

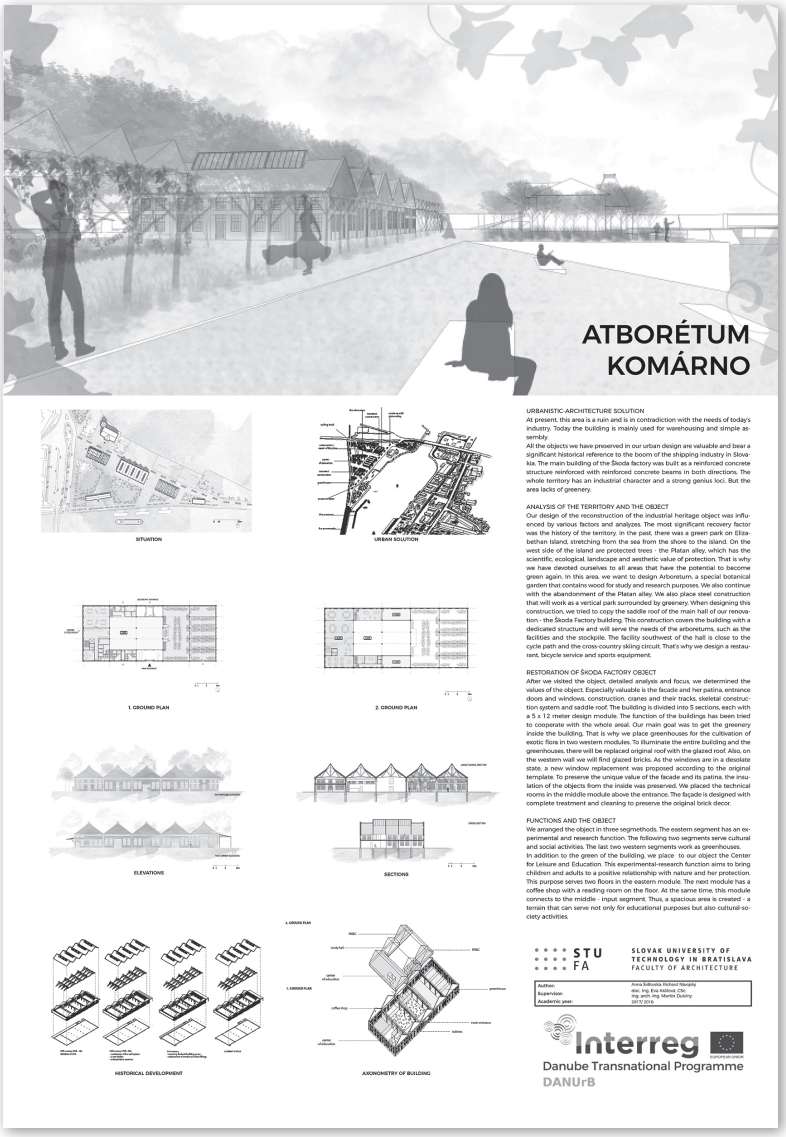
PRÍSTAVNÉ MESTO A JEHO INDUSTRIÁLNE HODNOTY

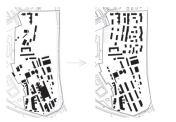
Z hľadiska bližšieho pohľadu na spomínané územia prístavu a lodeníc definujeme pozostatky priemyselnej kultúry ako hodnoty:

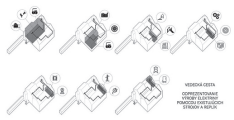
- *historické* – územie lodeníc a prístavu v meste bolo pri vzniku svedkom obdobia Rakúsko-Uhorska, svedkom prvej Československej republiky i posunu hraníc, keď sa mesto Komárno stalo na niekoľko rokov územím Maďarska. Podstatný fakt je, že mesto Komárno a Komárom historicky vznikalo ako jedno mesto,
- *technické* – s výstavbou lodeníc sem bolo potrebné priniesť aj technológiu výroby. Postupný nárast výroby si vyžiadal jej modernizáciu i rozšírenie využívaných plôch a výstavbu nových objektov. Modernizácia vyústila do výstavby novej lodenice v polovici 20. storočia,
- *sociálne* – s priemyslom do mesta prichádzal rozvoj a nárast zamestnanosti. Lodenice patrili k najväčšiemu zamestnávateľovi v regióne a zároveň s rozmachom lodnej výroby a potreby nových pracovných síl bolo v Komárne potrebné vybudovať obytné sídlisko Prístav,
- *architektonické* – tri spomínané územia sa formovali od roku 1898, čo so sebou prinášalo aj rôzne stupne urbanizácie a architektonizácie územia. Na území sú zastúpené všetky stupne priemyselného vývoja, ktoré odzrkadľujú vývoj Komárna ako prístavného mesta. Rôznorodosť architektúry zachytávajú staré budovy lodenice s hrazdenou konštrukciou, objekty z čias Škodových závodov, budova mestských kúpeľov, prečerpávacia stanica, skladové objekty, výrobné objekty nových lodeníc a prístavná infraštruktúra, ako sú železničné vlečky, prístavné žeriavy a iné,
- *vedecké* – technologický pokrok bol dokladom vývoja i vedeckého poznania. Nové poznatky vedy prinášali so sebou modernizáciu a reflektovali vývoj priemyslu u nás i vo svete,
- *urbanistické* – každé územie, staré lodenice, prístavné plochy, nové lodenice, dokladuje vývoj urbanizácie v meste. Každé územie je v úzkom dotyku so zvyškom mesta a tento vzťah sa prenáša napr. do nástupov na územia, rozloženia objektov na území. Rozloženie objektov na území na druhej strane súvisí s priemyselným urbanizmom, aby jednotlivé funkčné celky na seba nadväzovali, čím sa zabezpečí plynulá prevádzka výroby.

Prístavné plochy a územie bývalých a súčasných lodeníc v meste predstavujú značnú časť územia, ktoré možno s využitím kultúrneho dedičstva v budúcom období revitalizovať. Lodenice a prístav v súčasnosti nenesú žiadnu stopu industriálneho dedičstva, ktorá by mala symbol národnej kultúrnej pamiatky. To neznamená, že štatút industriálneho dedičstva mesta by im mal byť odoprený. Podobne ako pevnosť sa podieľali na vývoji a rozvoji mesta. Prístavné plochy sa tu objavujú od samého vývoja mesta približne od 13. storočia, novšie dejiny sa však prístavnej infraštruktúre mesta venujú práve od výstavby starej lodenice na cípe Alžbetinho ostrova. Stará

ALFA_2_18 VIOLET.indd 38 25/10/18 12:42



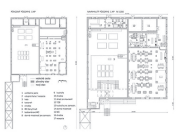

SCHWARZPLAN OF THE SITE OF MUNITION FACTORY IN KN
EXISTING STATE ON THE LEFT, PROPOSAL ON THE RIGHT SIDE



THE CONCEPT OF PROPOSAL UTILIZATION - SCIENTIFIC WAY
PRESENT THE EARLIER PROCES OF THE PRODUCTION OF ELEKTRICITY

SITE PLAN OF THE OBJECT NO. VII
IN CONNECTION WITH GREENHOUSES AND SURROUNDING

THE SECTIONS THROUGH A „SCIENTIFIC PATH", HALL AND OFFICE SPACES
SCIENTIFIC PATH (BLUE) COFFEE HOUSE (PINK), CHILL OUT (GREEN)


FIRST FLOOR PLAN
EXISTING STATE ON THE RIGHT, PROPOSAL ON THE LEFT SIDE

VISUALIZATION
INTERIOR

SECOND FLOOR PLAN
EXISTING STATE ON THE RIGHT, PROPOSAL ON THE LEFT SIDE

VISUALIZATION
EXTERIER

OBJECT NO. VII
OLD POWER STATION IN KOMÁRNO

An object of power station in Komárno is situated under the wall of Renaissance fort, in the heart of an old munitions factory's area. In the monument restoration's project proposal we proceeded from an earlier urbanistic project „City in situ", which elevated power station's central location and monumental and majestic volume as well. Because its produced power was distributed to the whole factory's area its location was chosen strategically. The fuction of the object was changed more times during its whole lasting and it has mirrored on the change of constructions and look of the building. But it all is a part of valuable memory of the power station. It is cultural monument and treasure, that is needed to preserve for other generations as an evidence of our history.

VALUABLE HISTORICAL MACHINES CREATE THE CONCEPT

Preserved technical machines and equipment can present the way of production of elektricity in the past, not only for specialized public, but also for nonspecialist public or children. The need of presentation of this heritage is a big potencial for a new utilization of the object no. VII. We would like to get back the ENERGY which the folk stands for. By using this volume as an educative and social platform called „Scientific den" and smaller coffee house (ensuring economic sustainibility of running of the object) we would like to get back the LIFE to the station. Principal content of Scientific den is education by presentation of elektricity and processes of its production. We try to avoid boring tour with boards and a lot of text, by haptic and interactive exhibit of nowadays but mainly by using authentic period machines.

Through the scientific tour people can try to shovel the coal into the boiler, get turbine into the motion, etc. The „ scientific tour" starts with a supply of a medium (coal/natural gas) to the boilers and culminate in a water tank above the roof construction. This place offers beautiful view on the fort, surrounding scenery and ways which produced elektricity was conducted. Moreover the big volume of the main hall serves as a space for workshops, lectures (in the way of „How it's made") and other entertainment and educative activities. As the proces of the monument restoration we chose conservation together with arrangement of the facades into the original look.

With a conversion of function are related also small interior changes which do not change the character of the space radically, they just help the new running. Our interventions are not invasive and most of them is reversible.
Object no. VII was changed to use its whole potencial and together with the „scientific path" can make a great experience with added value. And due to this the power station could serve not only for local or regional needs, but we believe that it has potencial to be attraction of national character.

STU FA
SLOVAK UNIVERSITY OF TECHNOLOGY IN BRATISLAVA
FACULTY OF ARCHITECTURE
Author: L. Blahová, K. Humajová, M. Kleiman, M. Krajčiová
Supervisor: prof. Ing.arch. P. Gregor, PhD., Mgr.art. M. Varga, Ing.arch. K. Kalašová
Academic year: 2017/2018
Interreg
Danube Transnational Programme
DANUrB

7 **Vizuál prác študentov Fakulty architektúry STU v Bratislave.** Zdroj: archív autorov

lodenica priniesla na územie priemysel výroby lodí, ktorý sa tu prakticky udržal dodnes. Túto štafetu prebrali nové lodenice, ktoré v období najväčšej slávy zamestnávali niekoľko tisíc ľudí, čím patrili k najväčším zamestnávateľom v regióne a lode z nich vyplávali do celého sveta. Ich rozvoj a výrobu zastavila až ďalšia vojna – vojna v Juhoslávii, ktorá obmedzila a napokon zastavila plavbu na Dunaji.

LODENICE A PRÍSTAV KOMÁRNO

Stará lodenica alebo Škodove závody (názov, pod ktorým obyvatelia poznajú územie na cípe Alžbetinho ostrova) sa začali formovať koncom 19. storočia. V roku 1898 si toto územie vybrala Maďarská paroplavebná a námorná spoločnosť (MFTR) na výstavbu lodenice. Z pôvodných objektov sa v súčasnosti zachoval objekt dielne s hrazdenou konštrukciou. Tento typ konštrukcie sa používal v tomto období na priemyselné objekty. Rovnaký typ konštrukcie možno nájsť napríklad aj na prístavnom území v srbskom meste Belehrad. Po prvej svetovej vojne, za čias prvej Československej republiky, dochádza k mohutnému rozvoju priemyslu. V roku 1923 pripadá práve územie starej lodenice firme Škoda. Firma si lodenicu prenajala a odvtedy niesla zaužívaný názov Škodove závody. Počas svojej existencie až do 2. polovice 20. storočia sa tu vyrobilo nespočetné množstvo lodí. Ako významnú môžeme spomenúť napríklad loď prezidenta T. G. Masaryka. Pod vplyvom Škody prešlo územie starej lodenice modernizáciou a staršie objekty boli prebudované, respektíve boli vybudované nové objekty, aby udržali rastúci trend výroby.[19]

Lodenica presunula svoju výrobu postupne od roku 1947 na územie novej lodenice, ktorá produkovala a zásobovala loďami najmä štáty bývalého Sovietskeho zväzu. Firma Škoda tu vybudovala významný podnik na výrobu lodí a pestrosť hál poskytuje celoročný cyklus výroby. Najmodernejšie konštrukčné a výrobné technológie zaručujú lodeniciam splniť aj tie najprísnejšie požiadavky zákazníka.

Prístavné plochy na nábreží prešli počas 20. storočia niekoľkými zmenami. Ešte na začiatku 20. storočia bol na komárňanskom nábreží Daranyiho park a územie lemovala promenáda s minimálnym počtom prístavných skladov. Rozmach lodnej dopravy po 1. svetovej vojne podnietil rozvoj prístavných plôch na tomto území a aj výstavbu ďalších prístavných skladov v západnej a vo východnej časti prístavu. V roku 1925 bol vypracovaný generálny plán na rozvoj prístavných plôch v Komárne s rozšírením plôch voľných skládok vo východnej a v západnej časti. Na území súčasných nových lodeníc bol vypracovaný generálny plán na výstavbu železničnej vlečky spolu s novou železničnou stanicou a rozšírením skladových objektov kontinuálne

ALFA_2_18 VIOLET.indd 39 25/10/18 12:42

pozdĺž nábrežia zo západnej časti prístavu až po koniec vodného bazéna, ktorý vznikol na prelome 19. a 20. storočia pri regulácii Dunaja. Rozvoj prístavnej infraštruktúry a priemyslu v meste sa navzájom ovplyvňovali, či už pri dovoze surovín, alebo vývoze tovarov do Európy.

INDUSTRIÁLNE DEDIČSTVO MESTA KOMÁRNO AKO POTENCIÁL

Pojmom industriálne dedičstvo označujeme „aktivity, ktoré mali a majú aj naďalej hlboké historické súvislosti“[19]. Dnes sa toto dedičstvo stáva predmetom diskusií z dôvodu rozvoja mesta Komárno smerom k vode. V minulosti sa industriálne plochy nachádzali na okraji a dnes sa dostávajú do centrálnych polôh mesta.[20] Dôležité je však zhodnotenie územia pred jeho transformáciou, aby bolo možné podchytiť celú vývojovú os územia. Hovoríme o území prístavu a lodeníc, ktoré sa formovalo od konca 19. storočia a formuje sa prakticky dodnes. Stáva sa zároveň svedkom vývoja samotného mesta. Obyvatelia mesta i vedenie hovoria o zamedzenom prístupe k vode. Treba mať však na zreteli, že tento stav nebol spôsobený len samotným priemyselným charakterom územia, ale napríklad aj politickými rozhodnutiami. Je pravdepodobné, že v priebehu desiatich či dvadsiatich rokov bude funkcia prístavu v nákladnej podobe z tohto územia presunutá na nové územie, resp. modernizáciou služieb sa budú môcť niektoré plochy uvoľniť rozvoju mesta, tak ako to možno vidieť napríklad v Bratislave alebo iných európskych metropolách. Územie nábrežia bude potrebné pred prípadnou transformáciou zhodnotiť z hľadiska kultúrneho dedičstva mesta a možnosti nového využitia jeho potenciálu.[21] V súčasnosti treba moderný prístav vnímať ako industriálne dedičstvo. V rámci projektu DANUrB je napríklad z hľadiska industriálneho dedičstva snaha identifikovať územia s podobným významom pozdĺž celej rieky Dunaj. Z pohľadu prístavných miest ako industriálneho dedičstva nie je podobnosť s inými prístavnými mestami na Dunaji náhodná, keďže vývoj prístavnej infraštruktúry do veľkej miery závisel od lodných spoločností pôsobiacich na rieke Dunaj. Industriálne dedičstvo prístavných miest a ich historicko-spoločenský význam možno spoločne prezentovať.

Legislatívna ochrana industriálneho dedičstva si na Slovensku vo vzťahu k ostatnému kultúrnemu dedičstvu zatiaľ nachádza svoju cestu iba pomaly. Oblasť industrializácie sa v zozname pamiatkového fondu nachádza veľmi sporadicky a len postupne hľadáme spôsob, ako tieto areály či objekty valorizovať a chrániť. Je na zamyslenie, že sa tak deje napriek skutočnosti, že naša krajina patrila v minulosti medzi najvyspelejšie priemyselné krajiny v Európe. Preto by sme si mali brať príklad z iných európskych krajín, ktoré sa k svojmu industriálnemu dedičstvu, ktoré podnietilo rozvoj krajiny, správajú s úctou a jeho potenciál adekvátne využívajú.

ZÁVER

Podstatou mapovania kultúrneho dedičstva v rámci projektu je vytipovať doteraz nešpecifikované a nehodnotené objekty a areály, ktoré v sebe skrývajú nielen hmotný, ale aj nehmotný potenciál. Aj preto sa v poslednej etape projektu bude pracovať iba s vybranými kategóriami najviac zanedbaného industriálneho dedičstva a obrovského potenciálu pevnosti kultúrneho dedičstva. Na daných príkladoch sa má miestnym komunitám ukázať nesmierny potenciál týchto historických hodnôt aj v dnešnom živote.

Predstavenie industriálneho dedičstva ako nová možnosť pre rozvoj mesta sa podarilo študentom 3. ročníka FA STU v rámci spojeného urbanisticko-architektonického ateliéru. Konkrétne zadanie sa orientovalo na dve v súčasnosti kritické lokality: nábrežie Dunaja s prístavom i lodenicou a bývalý areál muničnej továrne na sútoku Dunaja a Váhu. (→ 7)

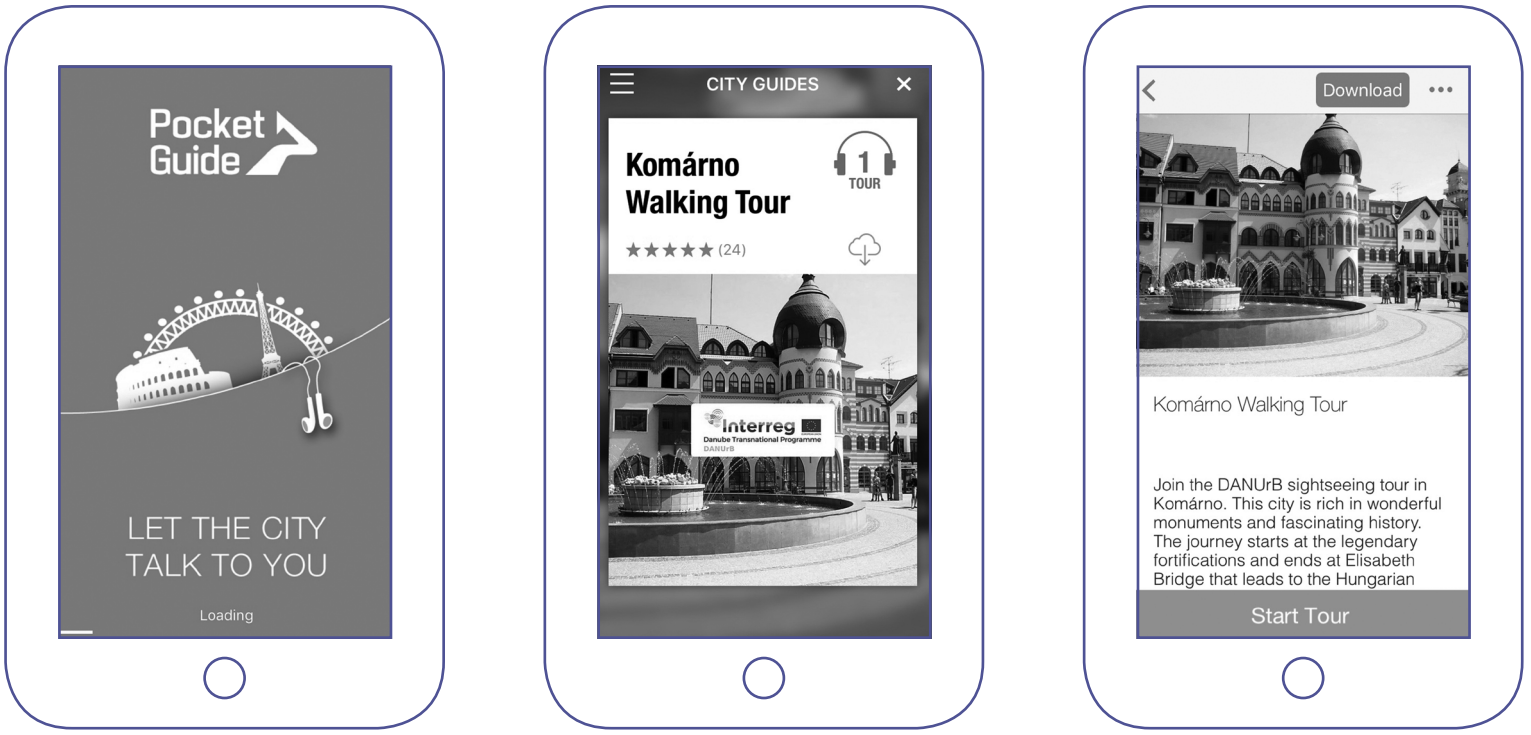
Študentské práce sa zameriavali na využitie urbanistického potenciálu verejného priestoru a objektovej skladby vybraných území. V rámci riešenej urbanistickej lokality boli vytipované industriálne objekty (objekt starých lodeníc a objekt elektrárne bývalej muničnej továrne) s výraznými architektonickými, industriálnymi hodnotami a s potenciálom využitia na podporu rozvoja mesta a cestovného ruchu. Študentské návrhy boli odprezentované na medzinárodnej výstave v Komárne s účasťou univerzity BME z Budapešti, ktorá sa konala od 23. 5. do 6. 6. 2018 v budove prachárne v areáli Komárňanskej pevnosti. (→ 8)

V rámci medzinárodného projektu sa dopĺňajú aj turistické trasy v rámci aplikácie Pocket Guide, čo si dáva za cieľ podporiť cestovný ruch v meste, regióne i v medzinárodnom kontexte. Trasy by mali byť zároveň previazané na podobné zaujímavosti a atrakcie naprieč zainteresovanými krajinami.

Metodika mapovania kultúrneho dedičstva v rámci projektu DANUrB je ďalším príkladom špecifického druhu výskumu kultúrneho dedičstva, ktorého forma vychádza najmä z konkrétneho cieľa jeho použitia, v tomto prípade využitia kultúrneho dedičstva na zlepšenie života riešených miest a jeho udržateľnosti. Študentské práce a dopĺňanie turistických trás je prvý krok, ako ukázať využitie jeho potenciálu.

Prof. Ing. arch. Pavel Gregor, PhD. je v rámci celého konzorcia projektu DANUrB zodpovedný za pracovný balík WP4 — Tvorbu kultúrnej dunajskej siete; spolu s doktorandmi Ing. arch. Kristínou Kalašovou a Ing. arch. Ing. Martinom Dubinym dokumentujú kultúrne dedičstvo podunajského regiónu na Slovensku ako aj prístavy v Komárne a Štúrove.

ALFA_2_18 VIOLET.indd 40 25/10/18 12:42



8 **Vizuál mobilnej aplikácie Pocket Guide s doplnenou turistickou trasou vypracovanou počas medzinárodného projektu.** Zdroj: archív Martina Dubinyho

1 Ako modelové prípadové štúdie boli vybrané tzv. *twin cities* (dvojičky): Komárno/Komárom a Štúrovo/Ostrihom.

2 Pozri: Usmernenie PÚ SR k spracovaniu dokumentácie *Urbanisticko-historický výskum* a *Návrh zásad ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt územia*, Pamiatkový úrad SR, Bratislava.

3 SCHWARCZOVÁ, Anna, a kol.: Kultúrno-historická a sociologická topografia Bratislavy. Zborník, Mestská správa pamiatkovej starostlivosti, Bratislava 1990.

4 GREGOR, Pavel, BENCOVÁ, Jarmila, GREGOROVÁ, Jana: VÚ II – Architektonicko-urbanistická analýza hodnôt a kritériá obnovy MPR Trnava, FA STU 1990.

5 SCHWARCZOVÁ, Anna, a kol.: Kultúrno-historická a sociologická topografia sídelného útvaru Banská Štiavnica, 1992.

6 Topografiu časti Bratislavy – tzv. A4 realizovala Mestská správa pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody Bratislava v spolupráci s Výskumným ústavom sociálneho rozvoja v roku 1990.

7 V časti sociologickej topografie sa zmapovali aj významné historické udalosti a osobnosti s väzbou na dané územie, ale aj činnosť rôznych spolkov, spoločenských združení vrátane kultúrnych a historických tradícií a funkcií.

8 Na rozsiahlejších územiach sa dovtedy používali súbory tzv. stavebno-historických výskumov alebo urbanisticko-historických výskumov, vychádzajúce najmä z metodiky bývalého Státního ústavu pro rekonstrukci památkových měst a objektů (SÚRPMO). Metodika týchto výskumov vychádzala zo základov, ktoré položil Dobroslav Líbal, a jeho medzinárodne uznávanej metodiky stavebno-historických prieskumov objektov a veľkých urbanistických súborov hodnotiacich mestské a vidiecke sídla. Pracovníci SÚRPMO sa prioritne zaoberali výskumom vývoja riešeného mesta a hodnotami stavebnej štruktúry. Spracované výskumy mali slúžiť ako základná smernica a návod na spracovanie projektovej dokumentácie prestavby miest. Nezameriavali sa však na skúmanie nehmotného dedičstva.

9 Pozri napr. http://www.pamiatky.sk/sk/page/prehlad-textov-chart-a-dohovorov – Washingtonská charta – Ochrana historických miest, Washington 1987.

10 Trnava bola prvé mesto na území dnešného Slovenska, ktoré dostalo výsady slobodného kráľovského mesta. Význam Trnavy vzrástol najmä v 16. storočí, keď sa sem pred blížiacim tureckým nebezpečenstvom v roku 1543 presťahovalo ostrihomské arcibiskupstvo s kapitulou. Bratislava sa stala administratívnym centrom krajiny a Trnava prevzala úlohu kultúrneho a náboženského centra.

11 V období po roku 1950 prišla historická Trnava takmer o 50 % svojich historických objektov, ktoré boli alebo mali byť nahradené modernou zástavbou, často vôbec nerešpektujúcou jej historický charakter. K zmene prišlo až v roku 1987, keď bolo historické jadro Trnavy vyhlásené za mestskú pamiatkovú rezerváciu a jej historická štruktúra začala byť legislatívne chránená.

12 Pozri napr. GREGOR, Pavel, a kol.: Obnova pamiatok, Perfekt, Bratislava 2008, s. 65 – 69.

13 Nálezy z obdobia Rímskej a Avarskej ríše možno vidieť v rímskom lapidáriu v bastióne VI v Komárne.

14 Pozri SZÉNÁSSY, Arpád: Komárno: Gibraltár na Dunaji. Vydavateľstvo KT, spol. s r. o., 2010, s. 10.

15 Dodnes pripomínaný odbíjaním hodín na radnici.

16 Pozri GRÁFEL, Ľudovít: Pevnostný systém Komárna. Krajský ústav štátnej pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody, 1988.

17 Pozri ZELIK, Radovan: Kritéria a hodnocení průmyslového dědictví – jejich aplikace. Vysoké učení technické v Brně, 2014, s. 84.

18 Pozri Chartu industriálneho dedičstva. The International Commitee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCICH). Nizhny Tagil, 2003.

19 Pozri HOLKA, Filip: Slovenské lodenice Komárno. Bratislava, Vydavateľstvo ROH 1969, s. 16 – 62.

20 Pozri KRÁĽOVÁ, Eva: Stopy priemyselného dedičstva. Bratislava, Vydavateľstvo STU 2010, s. 16 – 19.

21 Stavby a zariadenia pre priemyselnú výrobu sa projektovali a stavali pre dlhotrvajúcu veľkokapacitnú produkciu, preto sú veľkorozmerné – veľkorozponové, veľkoplošné a veľkoobjemové. Napriek morálnej zastaranosti objektov priemyselného dedičstva ich fyzická konštrukčná podstata predstavuje rozsiahly ďalej využiteľný stavebný fond vhodný aj na veľkokapacitné funkcie. Pozri KRÁĽOVÁ, Eva: Stopy priemyselného dedičstva. Bratislava, Vydavateľstvo STU 2010, s. 44 – 65.

ALFA_2_18 VIOLET.indd 41 25/10/18 12:42