

Červený alebo modrý? Začiatky moderného plánovania Bratislavy

Red or Blue? The Start of Modern Planning in Bratislava

Henrieta Moravčíková, Éva Lovra, Laura Pastoreková

Implementation of modern urban planning at the turn of the 19th and 20th centuries in the city then known as Prešporok (Pressburg/Pozsony) did not take place easily. Yet this situation was hardly exceptional within the framework of the historic Hungarian kingdom, where the development of urban settlements followed European trends of urbanisation with a notable delay. Nonetheless, it is possible to state with certainty that within the course of the first two decades of modern city planning, the city now known as Bratislava managed to register nearly all of the major themes of the era's architectural and planning discussion.

The first regulatory plans relied on the engineering/scientific approach of German urban planners such as Reinhard Baumeister (1833 – 1917) and Joseph Stübben (1845 – 1936). Regulations were applied indiscriminately; a strict rectangular grid-pattern was imposed on the street network with full-block construction, and transportation was regarded as the basis of town building. This approach introduced the new concept of zoning, as well as placing great importance on adherence to principles of hygiene and sanitation. Only later, in the period 1908-1917, did there start to appear in the planning of the city of Prešporok the artistic principles of city-formation as conceived by the Viennese architect and planner Camillo Sitte (1843 – 1903). Against most of the key points of engineering planning, Sitte stressed the necessity of the city as the creation of space, the importance of history, topography and the original plotting of land. In the city soon to become today's Bratislava, the divergence between the engineering and artistic stances on the form of the city emerged most strikingly in the dispute over whether new streets should be 'straight or curved', and to what extent the original character of the street network should be altered. Yet viewed from today's standpoint, perhaps the most essential change that Sitte's views managed to bring about was the involvement of architects in the process of urban planning.

The city's first version of a plan for regulation and expansion was prepared by the Technical Division under the guidance of chief engineer Anton Sendlein (1842 – 1918). The city council discussed this plan at a special meeting in December 1898, and recommended several alterations, particularly including the widening of the planned streets. In response, the employees of the division continued to work on this plan, after 1900 under the leadership of Július Laubner (1854 – 1918), Sendlein's successor

as chief engineer. In general, it can be said that the plan for the plotting of new streets followed the outline of the extant network of streets or outer roads, though it adhered to the role of routing the new streets along the rectangular grid. Since these regulatory lines were marked on the plan in red ink, this became known as the 'red plan'. However, the public greeted the regulatory plans from the Technical Division with no small measure of scepticism. Alongside the negative experiences many had undergone with construction regulation in practice, much of the public distrust lay in the way that the principles were imposed, as well as the lack of any legal device for invoking the seizure of land or buildings through eminent domain. The principles of regulation, in short, could only be applied consistently to land in city or government ownership, or in the case of entirely new construction.

Such a critical stance towards the city's Technical Division, and the continual delays in approving the draft regulatory plan had the result that the task of creating a completely new regulatory plan was assumed by a leading Prešporok industrialist, the director of the First Town Savings Bank and a deputy to the town council, Johann Ludwig (1845 – 1911). The new plan, which was prepared at Ludwig's instigation by royal councillor Viktor Bernárdt (1840 – 1923), a retired construction commissioner for Hungarian State Railways, was presented at the annual meeting of the town council in September 1905. Though this plan was in fact rejected by the councillors, it nonetheless sparked discussion on a wide range of questions regarding regulation, such as the ring-road, regulation of the eastern industrial zone of the city, or the construction of a second bridge across the Danube. Indeed, it is likely that this discussion also inspired the city government to order an expert evaluation of the 'red' regulatory plan from the Technical Division. The task of preparing the evaluation was assigned to a Budapest architect, Professor Antal Palóczy (1849 – 1927) in November 1906. Already by March of the following year, though, the city signed a contract with Palóczy for the preparation of the new regulatory plan.

In his argumentation for the plan, Palóczy also invoked the 'principles of the modern construction of cities, which gained new rules particularly thanks to the German hygienic congresses'. At the same time, he asserted that 'the reaction launched in 1889 by the Viennese architect Sitte gathered all of today's city-regulators into his camp'. For his own position, he spoke

of an 'attempt to compromise between medieval and modern ideas', in which 'for shaping the street network and choosing the method of construction... it would reflect modern demands, specifically transport and sanitation, but not lose sight of artistic demands and the requirements of comfort'. Palóczy assumed that the number of inhabitants of the city would, in the following 50 years, maximally reach 150 000. He outlined two main directions of development, one on the flatlands in the area of the then-industrial district, and the other in the hills adjoining the east of the city as a villa suburb. In the submitted regulatory plan, he proposed removing part of the rail lines in the city centre, or if necessary rebuilding them as elevated ones, as well as removing (or changing the function) of several rail stations and considering as well the idea of an 'Industrial Channel'. As for transportation and future urban development on the opposite bank of the river, Palóczy assumed the construction of three bridges across the Danube. Following the views of Camillo Sitte, he also laid emphasis on the terrain morphology and the specific contours of the city. Antal Palóczy worked on the regulatory plan for 10 years, repeatedly revising it to follow the latest requirements of the city government or the decisions of the Hungarian cabinet ministries. He presented the final version of the plan at the meeting of the Prešporok section of the Hungarian Society of Engineers and Architects in June 1917. Yet, considering the radical change in the social situation of the city once World War I ended and the Hapsburg Empire broke apart, the plan in total was never approved. In the discussions of the time, Palóczy's plan was termed the 'blue' plan, based on the colour he used to indicate the regulatory lines.

Not only were the first modern plans for the construction of today's Bratislava marked by the social situation under Hungarian rule, but they were also affected by paradigm changes in the field of urban construction, as well as local disputes and immediate technical limitations. The lack of an elevation survey of the city, for instance, meant that the authors of all three regulatory plans were left to rely only on the planimetric map

and a sporadic height measuring of selected important buildings and locations created in connection with the city's flood map. Nor can any of them be regarded as a clear-cut representative of either the engineering or the artistic orientation. Each plan, in essence, was principally based on engineering-technical foundations and paid more or less attention to the unique features of the city. And neither of the two competing historic conceptions of the city's plan, the 'red' engineering plan or the 'blue' artistic plan, were reflected in the modern planning of Bratislava in any absolute way. In the process of construction, what was realised was a compromise situation, often a combination of the proposals of all three regulatory plans together.

An intriguing picture is provided by a comparison of the current form of Bratislava with the past ideas of its future trajectories and visions. Several of them, such as the idea of the Industrial Channel, which was given exceptional attention in the first years of the 20th century, were eliminated as early as 1911, when the national officials in Budapest rejected them. Other ideas that at the time of their introduction met with almost no reaction from the public were, by contrast, almost completely implemented. One such instance was Palóczy's ideas of bridges connecting the left and right banks of the Danube: all of the present bridges in Bratislava stand at exactly those points where Antal Palóczy indicated them in his regulatory plan. Even though it was never approved as a whole by the city council, Palóczy's regulatory plan can be regarded not only as initiatory, but indeed opinion-shaping in terms of the modern planning of the city. And it is also worth noting that the later preparers of regulatory or land-use plans for Bratislava generally made no reference to Palóczy's original blueprints or to his written texts of the era. If these same creators finally arrived at the same solutions as their predecessors at the start of the 20th century, it can be said to reflect a kind of unintentional continuity: a continuity ensuing from the natural vitality and resilience of the urban structure, which in a sense guided its plans by itself towards the solutions that seemed for it the most natural.

„U nás v Prešporoku chcú ešte stále regulovať podľa zastaraných princípov rovných ulíc. Je to určite neporovnateľne jednoduchšie a vyžaduje to oveľa menej estetického zmyslu ako regulovanie v zákrutách, prostredníctvom akého možno vytvoriť pestrejšie uličné obrazy. Napriek tomu sa to nedarí... Naše mesto by nemohlo byť krivolakejšie ani keby ho stavali podľa princípov Camilla Sitteho, ak by sa to dialo s rovnakým nedostatkom porozumenia, aké sa u nás prejavuje vo vzťahu k oveľa jednoduchšiemu princípu rovných ulíc.“ Konštatoval v roku 1903 prispievateľ týždenníka *Pressburger Presse* s pseudonymom Kibitz. Komentár dobového stĺpčeka postihuje hneď niekoľko momentov charakteristických pre začiatky moderného plánovania Bratislavy: oneskorenú aplikáciu nových poznatkov v oblasti stavby miest, nedôsledné dodržiavanie platných zásad a uprednostňovanie individuálnych záujmov pred záujmami mesta. Svoje skeptické hodnotenie lokálnej situácie uzatvára Kibitz konštatovaním, že „podriaďť sa Sitteho názorom by bolo príliš nebezpečné“, lebo vzhľadom na „rozličné súkromné záujmy, ktoré majú čo povedať ku všetkému, by často vznikali zvláštne zákruty, veď pojem pekný je flexibilný a nemožno ho predpísať pravítkom“.¹

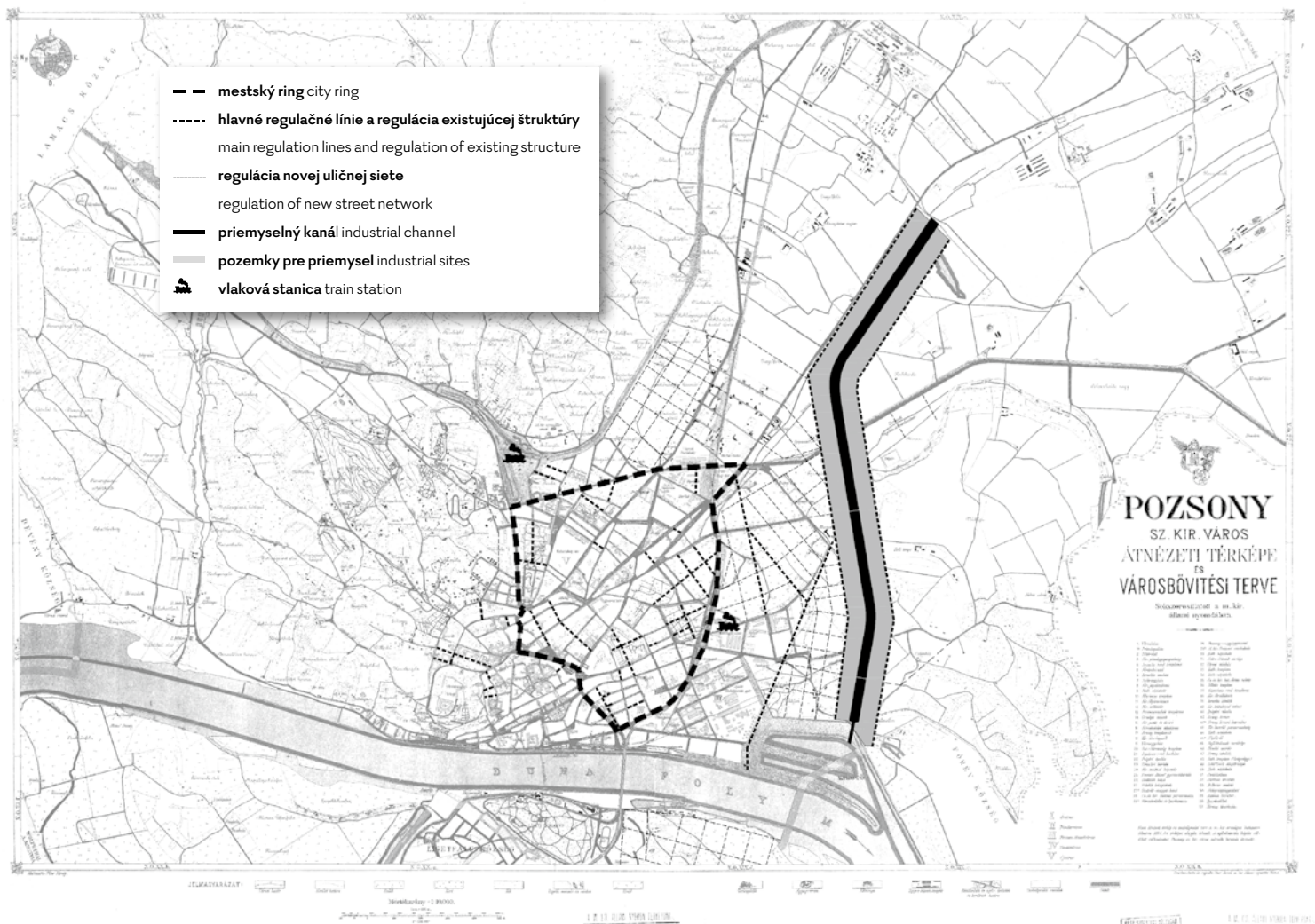
Moderné plánovanie mesta sa v podmienkach vtedajšieho Prešporoku oza nepresadzovalo ľahko. Táto situácia však nebola v rámci uhorských pomerov, kde rozvoj miest sledoval európske urbanizačné trendy s istým oneskorením, nijak výnimočná.² Napriek tomu možno konštatovať, že v priebehu prvých dvoch desaťročí moderného plánovania mesta sa podarilo zachytiť všetky podstatné témy urbanistickej diskusie toho obdobia, ako bol mechanizmus dvojstupňového

plánovania v zmysle vízie a regulácie, uplatňovanie hygienických princípov, systematizácia dopravy a organizácia mestských tried vo forme okruhov a radiál, racionálne formy zástavby, tvorba verejných priestorov a zelených plôch v meste, vzťah plánovania k histórii a jedinečnosti mesta, ale aj hospodársko-ekonomický dosah plánovania. Prvé regulačné plány sa hlásili k inžiniersko-vedeckému prístupu nemeckých urbanistov, ako bol Reinhard Baumeister (1833 – 1917) a Joseph Stübben (1845 – 1936).³ Reguláciu ponímali plošne, striktne uplatňovali pravouhlú uličnú sieť s blokovou zástavbou a dopravný systém považovali za základ konštrukcie mesta. Tento prístup zavádzal zónovanie a kládol veľký dôraz na dodržiavanie hygienických a sanitárnych zásad. Významnú úlohu v ňom hrala aj úprava zástavby prostredníctvom regulačných čiar a s tým spojené presadzovanie vyvlastňovania nehnuteľností s cieľom rozšíriť existujúce a budovať nové komunikácie. Regulačné plány Bratislavy z prelomu 19. a 20. storočia pritom reflektovali aj niektoré z princípov, ktoré Otto Wagner uplatnil v roku 1893 v súťaži na celkový regulačný plán Viedne. Išlo najmä o jednoznačné vymedzenie vnútorného mestského okruhu okolo historického jadra a vytýčenie hlavných mestských radiál a osí zabezpečujúcich plynulosť dopravy.⁴ V rokoch 1908 – 1917 prenikali do plánovania vtedajšieho Prešporku umelecké princípy tvorby mesta, ktoré sformuloval viedenský architekt a urbanista Camillo Sitte (1843 – 1903).⁵ Spochybňujúc väčšinu pilierov inžinierskeho plánovania zdôrazňoval nevyhnutnosť priestorovej tvorby mesta, význam histórie, topografie a pôvodnej parcelácie. Sitte spochybňoval aj radikálne uplatňovanie vyvlastňovacieho zákona, ktorého dôsledky podľa neho ohrozovali jedinečný ráz miest. V prostredí vtedajšej Bratislavy sa rozdiel medzi inžinierskym a umeleckým ponímaním stavby mesta najvypuklejšie prejavil práve pri spore o to, či majú byť nové ulice „rovné alebo krivé“. Z dnešnej perspektívy však možno za najzásadnejšiu zmenu, ktorú sa podarilo vďaka Sitteho názorom presadiť, považovať vstup architektov do procesu plánovania mesta.

História moderného plánovania mesta

Peripetie plánovania a regulácie urbanistickej štruktúry Prešporka na prelome 19. a 20. storočia sa v doteraz publikovaných architektonicko-historiografických prácach objavovali výhradne v súvislosti s regulačným plánom Antala Palóczyho. Niektorí autori a autorky síce referovali o legislatívnych rámcoch výstavby, respektíve o aktivitách významných reprezentantov mesta, ako boli mešťanostovia alebo stavebné dynastie, či o jednotlivých stavebných počinoch, celostný pohľad na začiatky moderného plánovania súčasnej Bratislavy však chýbal.⁶ K tejto situácii určitou mierou prispela skutočnosť, že na území Slovenska v tom čase nevychádzalo žiadne odborné periodikum, čo by dianie okolo územného plánovania reflektovalo, a že periodiká vychádzajúce v Budapešti a vo Viedni zasa nevenovali tunajšiemu daniu pozornosť. Chýbala tak akákoľvek dobová odborná reflexia. Podstatnú úlohu zohral aj fakt, že pôvodné výkresy a texty dokumentujúce prvé regulačné plány mesta sa buď nezachovali, alebo sa roztrhali do viacerých archívov bývalej monarchie. Bádatelia tak mohli informácie čerpať len zo zápisov zo zasadnutí mestskej rady alebo z dobovej tlače. Práve dobová tlač – denníky a týždenníky vychádzajúce na prelome 19. a 20. storočia v Bratislave – slúžila ako východisko aj pri spracovaní tejto štúdie. Ťažiskovo išlo o tri periodiká: po nemecky písané *Pressburger Zeitung* a *Pressburger Presse* a po maďarsky písané *Nyugatmagyarországi Híradó*. Pri tom dianie v oblasti plánovania a výstavby mesta najdlhšie a najsystematickejšie sledoval „umiernený, vyrovnaný a konzervatívny“ denník *Pressburger Zeitung*.⁷ Rovnako pozorný bol vo vzťahu ku komunálnej politike a výstavbe aj „pondelník“ *Pressburger Presse*. Komentáre, ktoré uverejňoval, boli však oveľa kritickejšie, formulované z pozície strednej triedy a rodiacej sa sociálnej demokracie.⁸ Maďarský denník *Nyugatmagyarországi Híradó* sa zameriaval na problematiku celého západného Slovenska, pričom sa orientoval najmä na maďarskú buržoáziu a statkárov. V nami sledovanom čase poskytoval na svojich stránkach priestor textom o histórii mesta, ako bol napríklad miestopis od Tivarda Ortvayho.⁹ Jeho postoj k plánovaniu a stavebnému vývoju vtedajšieho Prešporka možno označiť za konzervatívny. Vzhľadom na odlišné pozície týchto periodík bolo nevyhnutné pracovať s nimi paralelne a mozaiku vtedajšieho diania skladať postupne a citlivo práve s prihliadnutím na ich odlišné stanoviská.

Otázky výstavby na území vtedajšieho Prešporka, budovanie nových štvrtí, ulíc či budov spadalo v druhej polovici 19. storočia do kompetencie Technického oddelenia mesta. To sa pri svojich rozhodnutiach opieralo o Stavebný poriadok mesta z roku 1872.¹⁰ Všetky rozhodnutia týkajúce sa väčších a významnejších investícií však prijímalo priamo mestské zastupiteľstvo, respektíve príslušné uhorské ministerstvo. Vo všeobecnosti tak išlo o ad hoc rozhodovanie, ktoré podliehalo



**HLAVNÉ PRINCÍPY REGULÁCIE
A ROZŠÍRENIA BRATISLAVY
PODĽA NÁVRHU TECHNICKÉHO
ODDELENIA MESTA Z ROKU 1906
ZAKRESLENÉ DO MAPY MESTA
Z ROKU 1894**

CHIEF PRINCIPLES FOR
REGULATION AND EXPANSION
OF BRATISLAVA ACCORDING TO
THE PLAN OF THE TECHNICAL
DEPARTMENT FROM 1906
OUTLINED IN THE CITY PLAN FROM
1894

Zdroj Source: oA ÚSTARCH SAV
Autorka Author: Laura Pastoreková

aktuálnym preferenciám mestských poslancov. Výnimkou neboli ani opakované zmeny uznesení vo veci výstavby. K riešeniu tejto situácie prikočil magistrát na sklonku roku 1896, keď poveril Technické oddelenie spracovaním regulačného plánu mesta a prípravou nového stavebného poriadku. Tieto aktivity súviseli pravdepodobne aj s novým zákonom o daňových úľavách pre novostavby, čo vstúpil do platnosti v tom istom roku a mal podmieniť rast výstavby.¹¹ Nový stavebný poriadok predložili na rokovanie mestskému zastupiteľstvu v marci 1897. V 454 paragrafoch zahŕňal predpisy týkajúce sa povoľovania stavieb, účastníkov stavebného konania, bezpečnosti výstavby, užívacích povolení, zásady navrhovania jednotlivých typov budov, požiarne predpisy, predpisy pre infraštruktúru, ale aj predpisy smerujúce k regulácii mestskej štruktúry. Išlo najmä o stavebné čiary a nové formy zástavby, ako napríklad domy s predzáhradkami či voľne stojace vilové domy.¹² Plán regulácie a rozšírenia mesta predložilo Technické oddelenie magistrátu v decembri 1898. Skladal sa z dvoch dielov, pričom prvý diel zahŕňal existujúce časti mesta a tie ulice, ktoré boli v tom čase plánované, ale ešte nie schválené. Druhý diel zahŕňal návrh novej uličnej siete v extraviláne mesta.

Verejnosť prijímala regulačný plán mesta od začiatku s určitou skepsou. Jej dôvodom boli najmä skúsenosti s praxou regulácie výstavby, ktorá vraj odrážala najmä to, „akým smerom fúkal vietor v zastupiteľstve“.¹³ Ďalšou príčinou nedôvery verejnosti v presadenie princípov daných reguláciou bol chýbajúci nástroj na uplatnenie zákona o vyvlastnení pozemkov či nehnuteľností vo verejnom záujme. Mesto totiž nedisponovalo fondom, z ktorého by bolo možné pôvodným vlastníkom vyplatiť kompenzáciu. Princípy regulácie sa tak mohli dôsledne uplatniť len na pozemkoch v mestskom či štátnom vlastníctve, respektíve pri novostavbách. Na miestach, čo vyžadovali riešenie neudržateľnej dopravnej situácie alebo na miestach, kde bolo potrebné odstrániť nevyhovujúcu funkciu, tak magistrát mohol zasiahnuť len po dohode s vlastníkmi, prípadne vtedy, keď vlastníci žiadali o nové stavebné povolenie. Na túto skutočnosť upozorňovali aj doboví kritici. Namietali, že „ak sa chce mesto modernizovať, nemožno ho regulovať pravítkom, ale len postupne prestavať“ a to bude možné len vtedy, keď prekážajúce „objekty odkúpi, zbúra a pozemky buď predá, alebo samo zastavia“.¹⁴

Kritike zo strany mestských poslancov a verejnosti však čelil aj zhotoviteľ plánu, Technické oddelenie mesta. V tlači sa objavovali výhrady k efektívnosti jeho práce a poukazyvalo sa aj na to, že „v otázkach regulácie mesta sa deje jedna chyba za druhou, bez toho, aby bolo jasné, kto by za to mal niesť zodpovednosť“.¹⁵ Nespokojnosť s prácou oddelenia vyústila napokon do požiadavky na jeho reformu. Táto úloha však tiež skončila na bedrách hlavného inžiniera, ktorý tak súčasne pracoval na regulácii, pripravoval stanoviská k stavebným povoleniam aj reformoval vlastný úrad. V tomto kontexte potom nie je prekvapujúce, že prístup oddelenia k regulácii mesta nebol vizionársky, ale skôr praktický a zdržanlivý.

Celkové kritické naladenie vo vzťahu k Technickému oddeleniu mesta a ustavičné odďaľovanie schválenia jeho návrhu regulačného plánu spôsobilo, že sa úlohy obstaráť nový regulačný plán zhostil významný prešporský priemyselník, riaditeľ Prvej mestskej sporiteľne a poslanec mestského zastupiteľstva Johann Ludwig (1845 – 1911). Ludwig sa aj takým spôsobom usiloval presadiť svoju víziu výstavby mesta spojenú s novou vodnou cestou prechádzajúcou vo forme umelého kanála východným okrajom vtedajšieho Prešporka a spájajúcou Dunaj s Váhom. Plán, ktorý zhotovil kráľovský radca Viktor Bernárdt (1840 – 1923), stavebný komisár Maďarských štátnych dráh vo výslužbe, predložili na rokovanie mestského zastupiteľstva v septembri 1905.¹⁶ Tento plán síce nebol prijatý, ale vyvolal diskusiu o viacerých otázkach regulácie, ako bol napríklad dopravný okruh, regulácia východnej industriálnej zóny mesta či výstavba druhého mosta cez Dunaj. Práve táto diskusia pravdepodobne podnietila aj predstaviteľov mesta, aby objednali odborné posúdenie regulačného plánu Technického oddelenia. Úlohou vypracovať posudok poverili budapeštianskeho architekta profesora Antala Palóczih (1849 – 1927) v novembri 1906.¹⁷ Už v marci nasledujúceho roka však mesto uzavrelo s Palóczim zmluvu na vyhotovenie nového regulačného plánu.¹⁸ Predstavitelia mesta si od plánu navrhnutého uznávaným budapeštianskym urbanistom sľubovali zásadnejšie zmeny prístupu k otázkam regulácie a vyriešenie fundamentálnych problémov, ako bolo vedenie železnice, situovanie železničných staníc, umiestnenie univerzitnej štvrte či vytýčenie hlavných mestských okruhov a radiál. Antal Palóczy pracoval na regulačnom pláne desať rokov, pričom ho viackrát upravil v zmysle aktuálnych požiadaviek magistrátu či v zmysle rozhodnutí uhorských ministerstiev. Poslednú verziu plánu predstavil na pôde prešporskej sekcie Uhorského spolku inžinierov a architektov v júni 1917.¹⁹ K schváleniu plánu ako celku však vzhľadom na radikálnu zmenu spoločenskej situácie v meste po skončení prvej svetovej vojny už nedošlo.

Napriek tomu, že mesto od začiatku 20. storočia disponovalo regulačným plánom, ktorý zhotovilo Technické oddelenie mesta, pri posudzovaní jednotlivých stavebných zámerov v mestskej rade neslúžil tento plán ako záväzný dokument.²⁰ Hlasovanie ovplyvňovali viac či menej dobre vyargumentované stanoviská poslancov reprezentujúcich účastníkov stavebného konania. V čase, keď mali predstavitelia mesta k dispozícii pôvodný plán Technického oddelenia aj ešte nedokončenú verziu Palóczih plánu, zvažovali v jednotlivých prípadoch možnosti ponúknuté v obidvoch plánoch a rozhodli podľa toho, ktoré riešenie považovala väčšina z nich za správne. Tak sa stalo, že v tom istom roku schválili rozšírenie Batthyányho nábrežia (v súčasnosti Rázusovo nábrežie) či reguláciu zástavby na Podhradí podľa návrhu Antala Palóczih, ale reguláciu výstavby v okolí Dobrovičovej a Raneysovej (v súčasnosti Bezručova) podľa návrhu Technického oddelenia.²¹

Dobová denná tlač veľmi pozorne sledovala proces plánovania a schvaľovania výstavby. Od začiatku 20. storočia sa v novinách *Pressburger Zeitung*, *Pressburger Presse* či *Nyugatmagyarországi Híradó* objavovalo volanie po systematickom, koncepčnom uchopení rozvoja mesta. Viacerí autori

upozorňovali na chýbajúci platný regulačný plán, ktorý by umožnil postupovať v otázkach výstavby principiálnejšie. Vlna kritiky zo strany tlače zasiahla napríklad plánovanú prestavbu mestskej sýpky na umelecký stánok, ale aj reguláciu dunajského nábrežia a jej vplyv na priestor niekdajšieho Korunovačného pahorka. Príspevky v dennej tlači pritom reflektovali aj meniacu sa paradigmu v oblasti stavby miest. Novú „umeleckú“ ponímanú reguláciu mesta v zmysle Camilla Sitteho vnímali ako kritiku dovtedajších „pravítokom a kružidlom navrhnutých mestských plánov“, aj keď sa k jej uplatneniu v miestnych pomeroch spočiatku stavali skepticky, lebo mesto podľa nich na takú „náročnejšiu úlohu ešte nedorástlo“.²²

Prvé fundované zhrnutie Sitteho princípov výstavby miest sa v miestnej tlači objavilo v roku 1909. Išlo o záznam prednášky, ktorú na pôde spolku *Uránia* predniesol August Helmár (1847 – 1912), gymnaziálny profesor, kustód mestského múzea a člen prešporského *Skrášľovacieho spolku*. Helmár popri predstavení základných princípov Sitteho práce zhodnotil z perspektívy umeleckých princípov navrhovania mesta aj regulačný plán Technického oddelenia. Označil ho za príklad zastaraného „inžinierskeho plánovania“, zatiaľ čo budúci plán Antala Palóczyho mal podľa neho zodpovedať „osvedčeným a najnovším zásadám výstavby miest“.²³ Helmárova brilantne sformulovaná kritika „Červeného plánu“ a obhajoba „Modrého plánu“ výrazne poznačila miestnu diskusiu a zaviedla do nej aj výstižné pomenovanie obidvoch plánov, ktoré pretrvalo nasledujúcich deväť rokov.

Červený plán Technického oddelenia

Prvú verziu plánu regulácie a rozšírenia mesta vypracovalo Technické oddelenie pod vedením hlavného inžiniera Antona Sendleina (1842 – 1918). Mestské zastupiteľstvo sa plánom zaoberalo na mimoriadnom zasadnutí v decembri 1898 a Technickému oddeleniu odporučilo viacero úprav, ktoré sa týkali najmä rozšírenia plánovaných ulíc. Zamestnanci oddelenia tak na návrhu pracovali ďalej, od roku 1900 pod vedením Júliusa Laubnera (1854 – 1918), ktorý prebral funkciu hlavného inžiniera mesta.²⁴

V archíve Széchenyiho knižnice v Budapešti sa zachoval výkres z roku 1906, ktorý je pravdepodobne poslednou verziou regulačného plánu mesta z dielne Technického oddelenia.²⁵ Zhotovili ho na podklade mapy mesta z roku 1894.²⁶ Regulačné línie zakreslili červenou farbou, čomu vďačí plán aj za svoje pomenovanie. Na mape sú červenou zakreslené, číslami označené a v legende opísané aj verejné budovy. Čiernou, respektíve sivou farbou sú zobrazené budovy stojace mimo centra, rodinné domy, vily, ale aj výrobné areály. Niektoré z nich sú tiež očíslované a opísané v legende. Legenda pod hlavným rámečkom obsahuje vysvetlivky grafických značiek. V súvislosti s reguláciou mesta sú najpodstatnejšie práve červené regulačné čiary. Na ne sa pri hlasovaní odvolávali aj mestskí poslanci. Práve ony boli aj najčastejším objektom kritiky.

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že plán návrhom nových ulíc sledoval línie vtedajšej existujúcej cestnej, respektíve uličnej siete. Vychádzal pritom z pravidla vedenia nových ulíc v zmysle pravouhlého systému. V rámci existujúcej štruktúry to znamenalo rozšírenie najdôležitejších radiál, zhustenie uličnej siete, vznik viacerých paralelných ulíc a vymedzenie lichobežníkových mestských blokov. Na dovtedy nezastavaných územiach tiež slúžili ako základ uličnej siete existujúce mestské radiály, ktoré plán navrhoval zásadne rozšíriť (Šancová, Račianska). Medzi nimi sa uplatnil pravouhlý systém ešte dôslednejšie, čím v niektorých častiach vznikla takmer dokonalá šachovnicová schéma (okolie Račianskej, Záhradníckej, Mlynských nív). Podobu šachovnice mala aj navrhovaná regulácia zástavby na pravom brehu Dunaja.

Plán navrhoval v centre mesta prerazenie viacerých nových ulíc, často cez historickú zástavbu. Tak to bolo napríklad v prípade spojenia vtedajšej Schlossgrundgasse (v súčasnosti Židovská) s Kapitúlskou prostredníctvom predĺženia Farskej a Prepoštskej alebo v prípade prepojenia súčasného Primaciálneho námestia so súčasným Námestím SNP prostredníctvom novej ulice (v súčasnosti Klobučnícka). Plán riešil aj miesta, ktoré boli v tom čase vnímané ako problematické, napríklad „otázku kasární, dopravné kalamity na ulici Arcivojvodu Fridricha (v súčasnosti Suché mýto), pri Michalskej bráne, pri Rybárskej bráne“.²⁷ Na mieste Vodných kasární napríklad navrhoval prerazenie novej ulice spájajúcej nábrežie so súčasným Hviezdoslavovým námestím, areál Pálffyho kasární na Zámočkej či honvédske kasárne na súčasnom Kollárovom námestí však nechával nedotknuté. Ulice v okolí spomínaných mestských brán rozširoval, respektíve napriamoval na úkor existujúcej historickej zástavby. Najzásadnejšie regulačné zásahy do už existujúcej štruktúry navrhoval plán na území vtedajšieho Ferdinandovho mesta, Mesta Františka Jozefa a Nového mesta (súčasné územie v okolí Štefánikovej, Šancovej a Vuka Karadžiča), ktoré boli riedko zastavané a nachádzali sa tam záhrady,

drobné výrobné, hospodárstva, areály kasární či šľachtických sídel. Väčšina z novonavrhaných ulíc bola koncipovaná ako pravouhlé čo najefektívnejšie spojenie existujúcich hlavných ciest. Tak navrhli viaceré súčasné ulice, ako je napríklad Spojná, Hollého, Cintorínska, Fraňa Kráľa či predĺženie Poštovej. Na návrhu sa objavilo aj zásadné rozšírenie súčasnej Šancovej a Račianskej ulice, ako aj podstatné zväčšenie plochy súčasného Račianskeho mýta a Trnavského mýta.

Návrh výstavby vo východnej priemyselnej časti mesta zásadne ovplyvnila idea plánovanej novej vodnej cesty. Navrhovaný Priemyselný kanál viedol v mierne zakrivenej línii od Zimného prístavu smerom na severovýchod k pozemkom továrne Dynamit Nobel a tvoril najvýchodnejšiu hranicu mesta. Územie medzi existujúcim mestom a touto hranicou bolo regulované v zmysle pravouhlej uličnej siete s väčšími blokmi pre priemyselnú výrobu a menšími pre ostatné funkcie. Trasa vodného diela, jeho forma, ako aj sústredenie priemyselnej výroby na jeho brehoch odrážali zámer, ktorý mestské zastupiteľstvo schválilo v roku 1905. Uplatnenie tejto myšlienky v „Červenom pláne“ aj v neskoršom návrhu Antala Palóczyho, potvrdzuje, ako výrazne vtedajší vplyvní poslanci zasahovali do problematiky rozvoja a výstavby mesta.

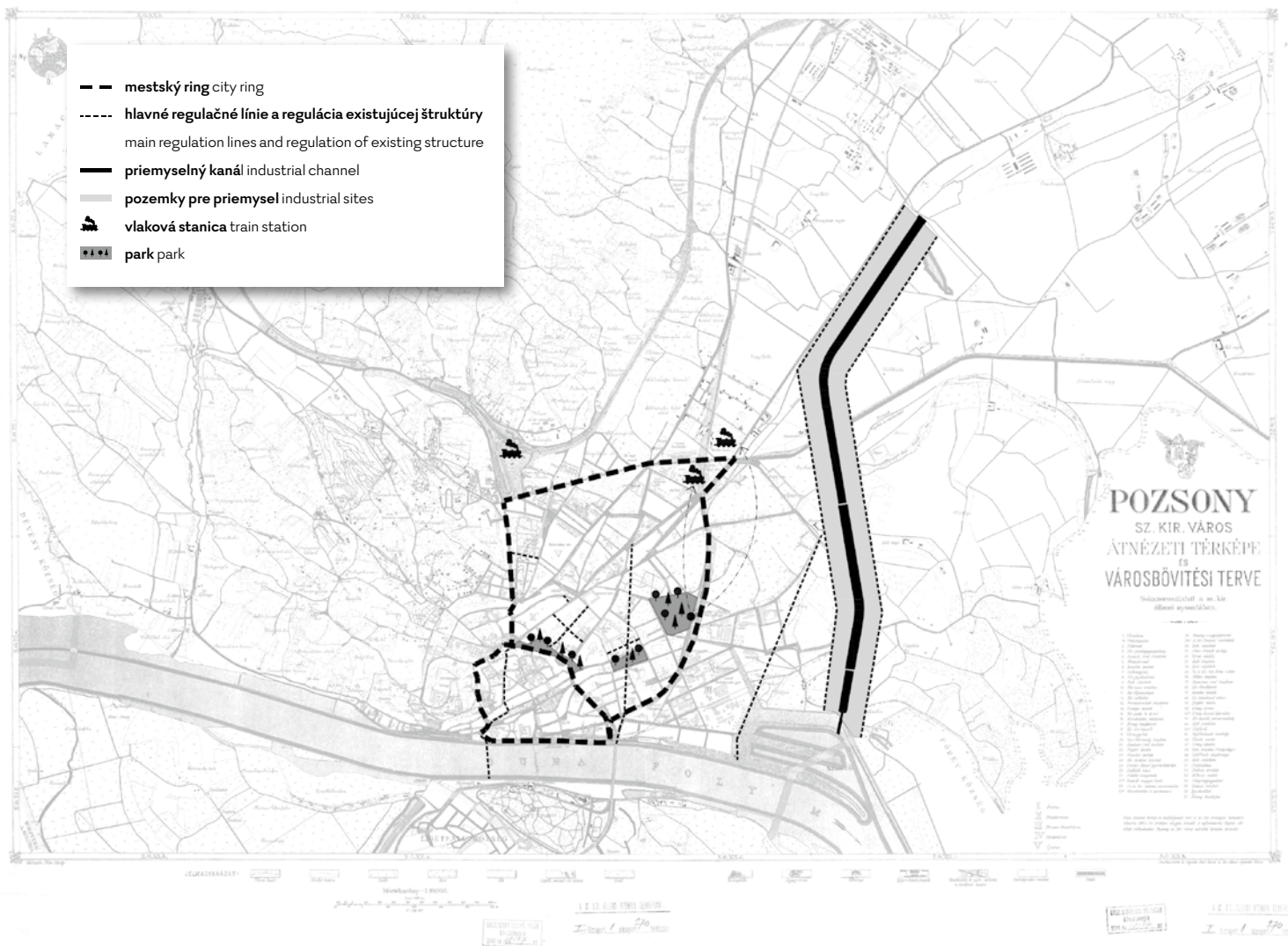
**HLAVNÉ PRINCÍPY REGULÁCIE
A ROZŠÍRENIA BRATISLAVY PODLA
NÁVRHU VIKTORA BERNÁRDTA
Z ROKU 1905
ZAKRESLENÉ DO MAPY MESTA
Z ROKU 1894**

CHIEF PRINCIPLES FOR REGULATION
AND EXPANSION OF BRATISLAVA
FROM THE PLAN OF VIKTOR
BERNÁRD FROM 1905
OUTLINED IN THE CITY PLAN
FROM 1894

Zdroj Source: oA ÚSTARCH SAV
Autorka Author: Laura Pastoreková

Plán Viktora Bernárdta

Návrh regulácie a rozšírenia mesta, ktorý v septembri 1905 predložil mestskému zastupiteľstvu Viktor Bernárdt po dohode s Johannom Ludwigom, pozostával z troch výkresov, čo sa pravdepodobne nezachovali, a textovej časti. Tú na pokračovanie uverejnili v denníku *Nyugatmagyarországi Híradó*. Bernárdt hneď v úvode pripomína hlavné požiadavky na plánovanie mesta, ako je zónovanie, tvorba



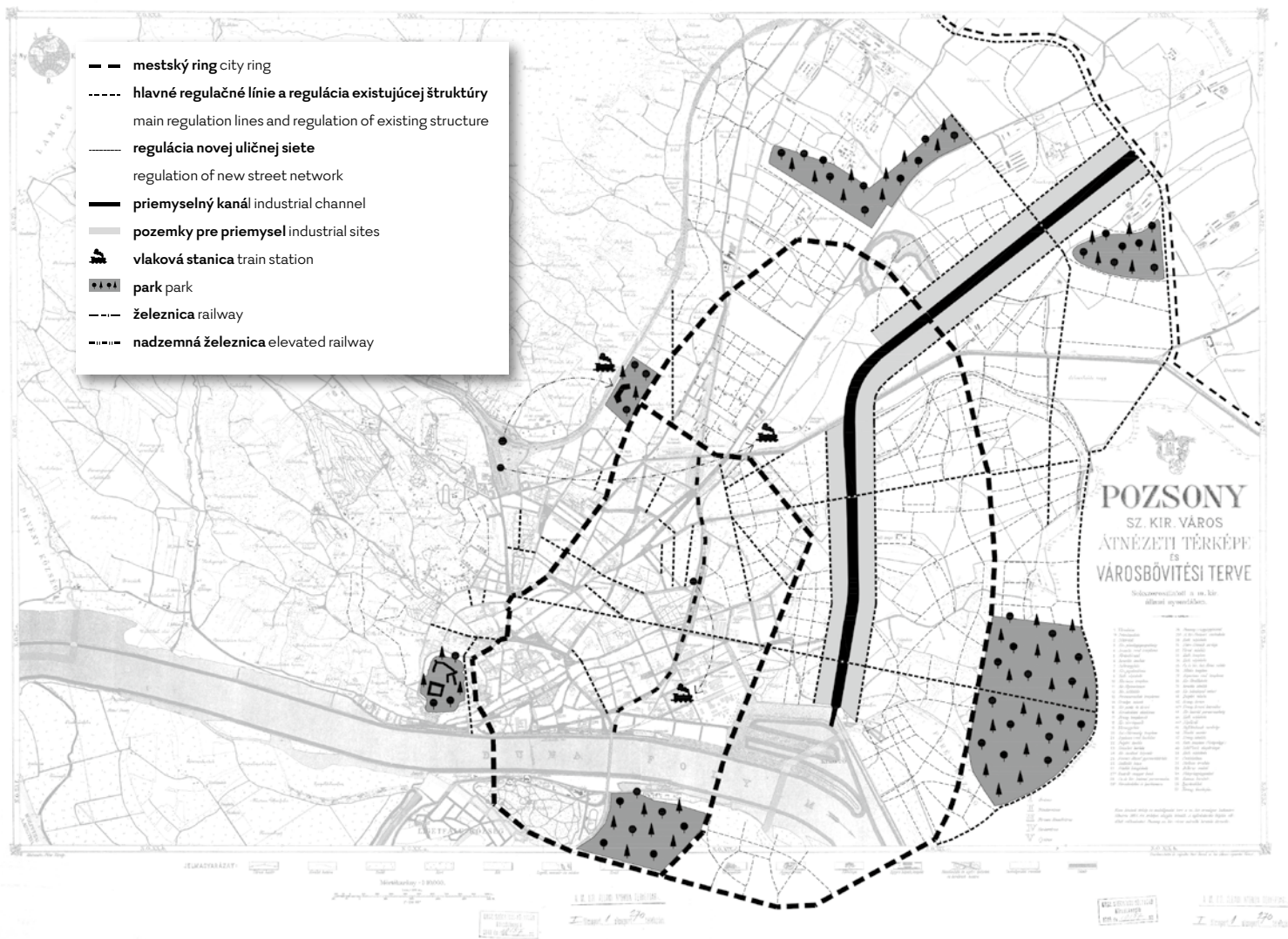
dopravného systému a s tým súvisiaca regulácia existujúcich a výstavba nových ciest, čím sa jasne hlási k nemeckej urbanistickej škole. Vo vnútornom meste navrhuje rozšírenie a napriamenie ulíc, ktoré je podľa neho možné dosiahnuť dodržiavaním predpísaných regulačných čiar v priebehu viac ako päťdesiat rokov. Navrhuje tiež rozdelenie viacerých mestských blokov prostredníctvom nových ulíc (napr. blok medzi súčasnou Obchodnou a Špitálskou).²⁸ V Bernárdtovom pláne nechýbali ani „okružné cesty“, čo „sú dôležité nielen z hľadiska dopravy, ale dovoľujú vytvorenie kvalitnej kanalizácie a ako určitý veľký vzduchový stĺp riešia aj vetranie mesta. Sú teda veľmi dôležité aj z hygienického hľadiska“.²⁹ Bernárdt navrhoval viesť vnútorný okruh ako 37 metrov širokú triedu cez súčasnú Štúrovu, Námestie SNP, Hurbanovo námestie a Staromestskú ulicu, kde by na okruh nadväzoval most alebo aspoň pešia lávka vedúca cez Dunaj. Okruh mali lemovať zelené nezastavané plochy a pri Dóme sv. Martina malo podľa plánu po zbúraní okolitých domov vzniknúť námestie. Bernárdt navrhol tri hlavné mestské triedy. Jednu tvorilo predĺženie Štefánikovej ulice cez Michalskú až po nábrežie Dunaja. Druhá mala viesť od Zimného prístavu po súčasnej Košickej až k bitúnku (v súčasnosti trhovisko na Miletičovej). Tretiu triedu plánoval ako os smerujúcu od vtedajšieho Mosta Františka Jozefa k blumentálskemu kostolu. Pri regulácii vonkajších mestských častí Bernárdt navrhoval niekoľko zásadnejších zmien. Jednou z nich bolo zrušenie Ondrejského cintorína a jeho pretvorenie na promenádu. Ďalšia sa týkala vytvorenia „ľudovej záhrady“ v oblasti súčasnej Grösslingovej ulice. V súvislosti s priemyselnou štvrtou bolo najpodstatnejšie sformovanie priemyselného kanála, ako 80 metrov širokej vodnej cesty vedúcej od Zimného prístavu k továrni Dynamit. Po obidvoch stranách kanála navrhol Bernárdt 15 metrov široké cesty so železničnými koľajami, aby umožnil priame dopravné napojenie každého výrobného podniku. Parcely určené na výrobné areály mali mať šírku 100 metrov. Na základe vyjadrenia hlavného inžiniera mesta Júliusa Laubnera sa však možno domnievať, že práve táto časť plánu bola determinovaná starším rozhodnutím magistrátu a v podstate sa zhodovala s riešením Technického oddelenia mesta.³⁰

Vtedajšia kritika prijala Bernárdtov plán skôr odmietavo. V opozičnej *Pressburger Presse* mu vyčítali, že „mimo zreteľa takmer úplne nechal dva momenty: zohľadnenie možnosti zachovania starého obrazu mesta... a finančnú situáciu mesta“.³¹ Obviňovali ho aj z „neznalosti lokálnych pomerov“, keď navrhoval „viesť nové radiály cez budovy, na ktorých odstránenie nemožno ani pomyslieť“.³² Bernárdtovu predstavu o regulácii historického mesta, najmä „priame predĺženie Štefániinej ulice“ (súčasná Štefánikova) do Michalskej ulice či „zahnutie Schlossgrundgasse (súčasná Židovskej) do okružnej ulice“ považovali za „neuskutočniteľné“.³³ Pri porovnaní návrhov Viktora Bernárdta s existujúcim plánom Technického oddelenia na rozšírenie mesta dokonca priamo konštatovali, že sa im ten pôvodný „páči oveľa viac“.³⁴

Modrý plán Antala Palóczih

Antal Palóczy sa vo svojej argumentácii plánu odvolával na „moderné princípy stavby miest, čo dostali najmä vďaka nemeckým hygienickým kongresom nové pravidlá“.³⁵ V zmysle tých princípov upozorňoval na potrebu dvojúrovňového plánovania, pri ktorom „sa pri návrhu najprv ustanoví všeobecný rámec a až potom sa pristúpi k stvárneniu jednotlivých mestských štvrtí“.³⁶ Súčasne konštatoval, že „v roku 1889 zahájená reakcia viedenského architekta Sitteho, zhromaždila dnešných regulátorov mesta do jeho tábora“. Svoju vlastnú pozíciu následne uviedol ako „pokús o kompromis medzi stredovekým a moderným ponímaním“, kde „pri formovaní uličnej siete a výbere spôsobu zástavby... zohľadní moderné nároky, konkrétne dopravné a sanitárne požiadavky, ale nestratí zo zreteľa ani umelecké nároky a požiadavky na pohodlie“.³⁷ Palóczy predpokladal, že počet obyvateľov mesta dosiahne v priebehu nasledujúcich päťdesiat rokov minimálne 150 000. Vytýčil dva hlavné smery rozvoja, na rovine na území vtedajšej priemyselnej štvrte a v príľahlých kopcoch na východe mesta v podobe vilovej štvrte. Na rozdiel od Technického oddelenia vyznačil reguláciu mesta modrými čiarami.³⁸

Finálnu verziu Palóczih plánu možno zhrnúť do niekoľkých základných princípov. Predovšetkým išlo o odstránenie časti železničných tratí z vnútra mesta, prípadne o ich prebudovanie na mimoúrovňové. Navrhol tiež odstránenie, respektíve zmenu funkcie niektorých železničných staníc. V súvislosti s dopravou a budúcim rozvojom mesta na pravom brehu rieky rátal Palóczy s výstavbou troch mostov cez Dunaj. Do svojho návrhu integroval aj myšlienku Priemyselného kanála. Okolo tejto „spojnice Dunaja so stredoeurópskymi vodnými cestami, prostredníctvom ktorej mala prístavná prevádzka získať významný impulz“, mali podľa Palóczih vyrásť „veľkorosé priemyselné podniky“.³⁹ Univerzitné budovy mali byť napokon – v zmysle dohody medzi mestom a príslušnými uhorskými



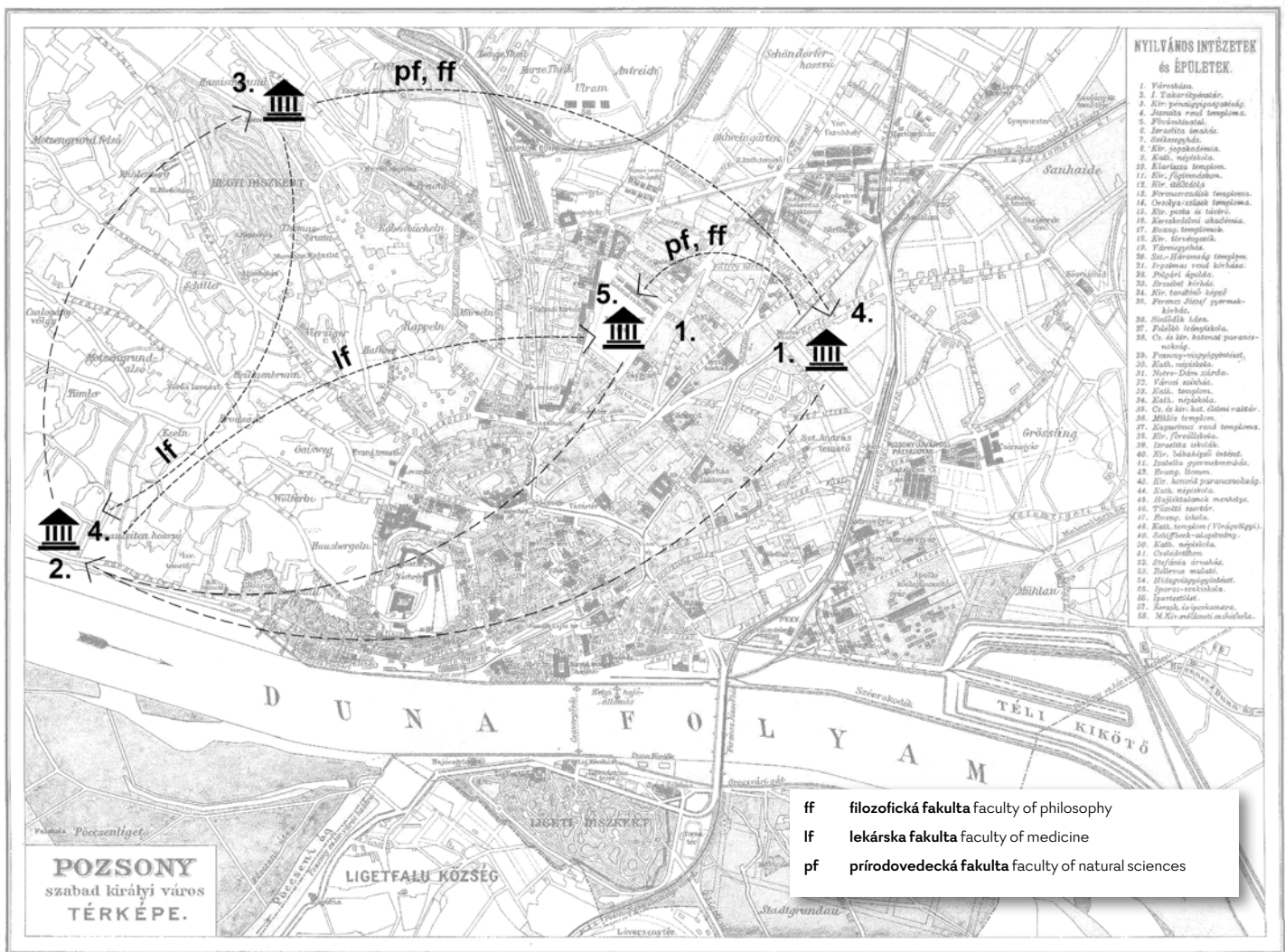
**HLAVNÉ PRINCÍPY REGULÁCIE
A ROZŠÍRENIA BRATISLAVY PODĽA
NÁVRHU ANTALA PALÓCZIHO
Z ROKU 1917
ZAKRESLENÉ DO MAPY MESTA
Z ROKU 1894**

CHIEF PRINCIPLES FOR REGULATION
AND EXPANSION OF BRATISLAVA
FROM THE PLAN OF ANTAL PALÓCZI
FROM 1917
OUTLINED IN THE CITY PLAN
FROM 1894

Zdroj Source: oA ÚSTARCH SAV
Autorka Author: Laura Pastoreková

ministerstvami – umiestnené v severovýchodnej časti vnútorného mesta na Schiffbeckových pozemkoch v okolí súčasnej Medickej záhrady a na území súčasného Námestia slobody. Vo vzťahu k odľahčeniu dopravy v starom meste navrhoval Palóczy otvoriť nový prechod medzi Michalskou a súčasným Hurbanovým námestím, rozšírenie viacerých ulíc, napríklad Zámockej, ale aj rozšírenie Batthyányho nábrežia (v súčasnosti Rázusovo nábrežie). Navrhoval zachovať a reštaurovať hradnú ruinu a jej okolie parkovo upraviť. K ruine mala podľa jeho návrhu viesť lanovka. Pravdepodobne najvýraznejším zásahom do existujúcej štruktúry bol návrh novej veľkoryso založenej ulice širokej 22 až 50 metrov, ktorá by viedla z Mlynských nív na súčasné Hodžovo námestie. Mala byť najkratšou spojnicou východných častí mesta s kopcami. V západnej kopcovitej časti mesta navrhol Palóczy viacero mierne stúpajúcich vyhladkových ciest, ktoré mali nahradiť existujúce príliš strmé cesty. Palóczy sa priamo venoval aj podobe ulíc. V snahe vytvoriť nápaditejšie mestské priestory, navrhoval napríklad v uliciach so šírkou väčšou ako 22 m vysádzať stromy.

Palóczy v zmysle názorov Camilla Sitteho zdôrazňoval morfológiu terénu aj špecifické črty mesta. Pri koncipovaní nových a premeny pôvodných ulíc pripomínal dôležitosť priehľadov na Hradný kopec s ruinou, ktorý považoval za dôležitý poznávací znak mesta. V tejto súvislosti



spomenul niekoľko konkrétnych situácií, napríklad trasu smerujúcu od Záhradníckej, cez Mickiewiczovu, Obchodnú a Kapucínsku až na úpatie Hradného kopca, respektíve trasu z Račianskej cez Radlinského na Obchodnú, ale aj trasu hlavného mestského bulváru vedúceho z Mlynských nív ku Grassalkovichovmu palácu.

Regulačný plán Antala Palócziho bol od začiatku prijímaný so sympatiami. Vtedajšia tlač o ňom referovala ako o nevyhnutnom mechanizme, ktorý zabezpečí Prešporuku budúci zmysluplný rozvoj. Pozitívne stanovisko k nemu zaujal v už spomínanej prednáške aj ostrý kritik mestskej výstavby August Helmár. Niektoré Palócziho návrhy, ako bola regulácia pozemkov bývalých Pálffyho kasární či regulácia Podhradia po požiari v roku 1913, sa však stretli s výhradami zo strany vlastníkov tamajších nehnuteľností. V súvislosti s vytýčením novej 18 m širokej Pálffyho aleje, čo mala viesť od Palisád až po Kapucínsku ulicu, a pritom narušiť záhradu kapucínskeho kláštora, protestoval opäť kláštora, ktorý obviňoval Palócziho, že ide „rušnou cestou preťať pokojnú oblasť a dokonca zabrániť výstavbe ďalšieho vzdelávacieho inštitútu“.⁴⁰ V prípade Podhradia, kde Palóczii navrhol zlučovanie parciel, prerazenie novej 8 metrov širokej ulice paralelnej so Židovskou a vytvorenie série ďalších priečných ulíc smerujúcich k hradnej ruine, sa k protestným hlasom vlastníkov

VÝVOJ NÁZOROV NA UMIESTNENIE UNIVERZITY V ROKOCH 1906 – 1917 TAK, AKO ICH V PROCESE PRÍPRAVY REGULAČNÉHO PLÁNU MESTA ZACHYTLIL ANTAL PALÓCZI ZAKRESLENÉ DO MAPY MESTA Z ROKU 1910

CHANGES IN THE OPINIONS ON THE LOCATION OF THE UNIVERSITY BETWEEN 1906 AND 1917, AS DEPICTED BY ANTAL PALÓCZI IN THE PROCESS OF PREPARING THE CITY REGULATORY PLAN OUTLINED IN THE CITY PLAN FROM 1910

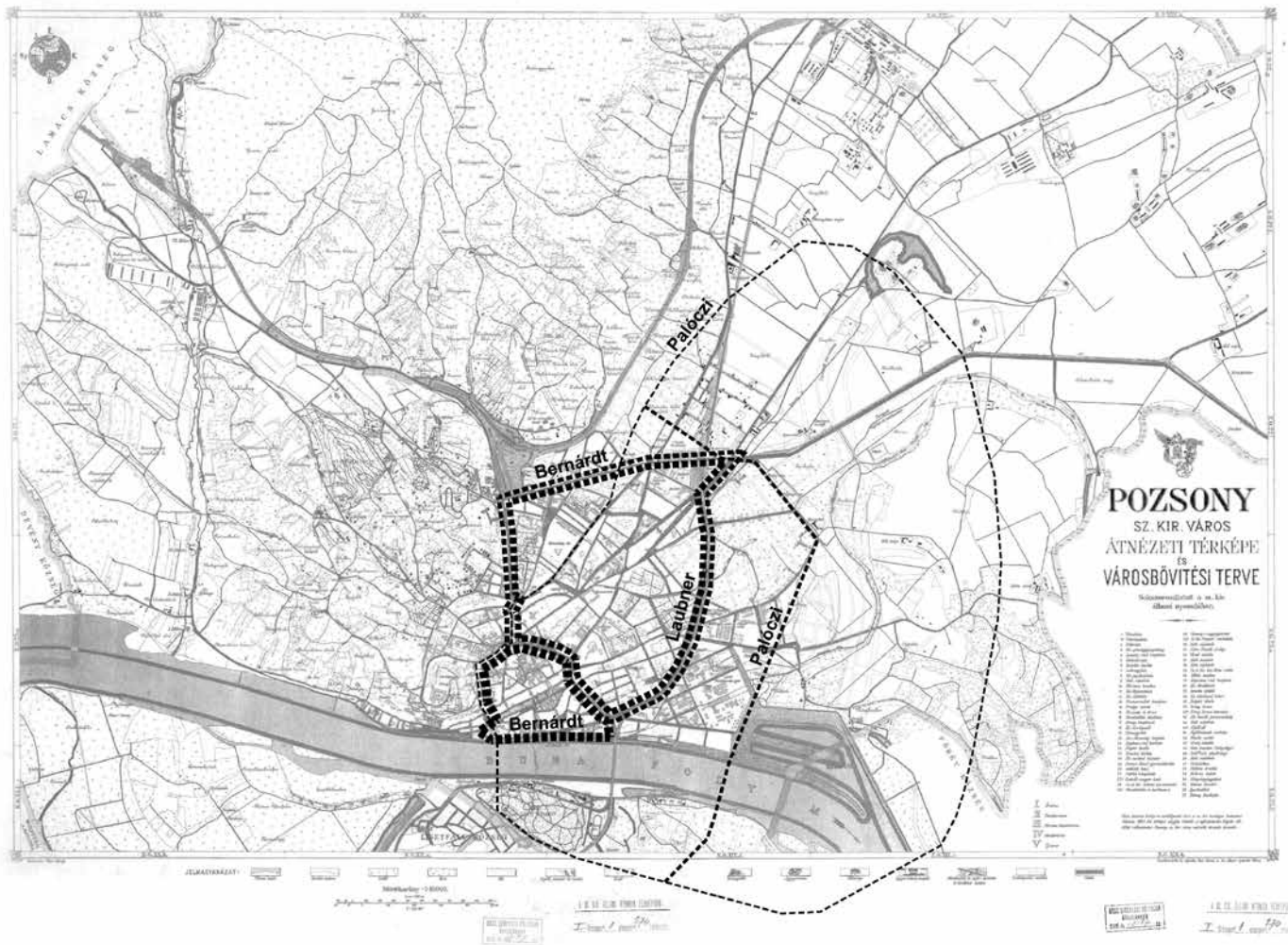
Zdroj Source: oA ÚSTARCH SAV
Autorka Author: Laura Pastoreková

pozemkov pridal napríklad aj známy architekt a poslanec mestského zastupiteľstva Alexander Feigler. Tvrdil, že „nová ulica vyžaduje od mesta a vlastníkov domov príliš veľké obete“.⁴¹ Architekt Friedrich Weinwurm, čo sa mal v meste presláviť až po prvej svetovej vojne, uverejnil, naopak, podporné stanovisko Palóciho návrhu, kde kritizoval lokálne pomery a zdôrazňoval potrebu umeleckého pohľadu na stavbu mesta.⁴² Schválenie novej regulácie Podhradia mestskou radou napokon potvrdilo veľkú autoritu Antala Palóciho v prostredí vtedajšieho Prešporka, ako aj dôveru poslancov v najnovšie poznatky v oblasti výstavby miest.⁴³

Boj medzi červenou a modrou rozhodnutý?

Začiatky moderného plánovania mesta sú okrem súperenia inžinierskej a umeleckej koncepcie spojené aj s presadzovaním veľkorysejších, do budúcnosti orientovaných riešení. Ťažkosti s tým spojené výborne ilustruje spor, ktorý sprevádzal reguláciu výstavby na Batthyányho nábreží (v súčasnosti Rázusovo nábrežie). Trval od marca do decembra 1909 a do histórie vošiel ako boj červenej a modrej regulačnej línie. Červená línia regulačného plánu Technického oddelenia pristupovala k existujúcej zástavbe zdržanlivo a navrhovala len mierne rozšírenie nábrežnej komunikácie tak, aby mohli byť zachované dve ťažiskové budovy – Vodné kasárne a Mestský pivovar. Modrá línia v návrhu Antala Palóciho predstavovala víziu, ktorá sa mala naplňovať len postupne, ale v budúcnosti mala priniesť radikálne novú podobu tejto časti mesta. Palóciho zámerom bolo rozšíriť priestor nábrežia, zbúrať kasárne aj pivovar a posunúť uličnú čiaru tak, aby mohla cesta na nábreží zahŕňať nielen štyri jazdné pruhy, ale aj veľkorysé štvormetrové chodníky pre peších.⁴⁴ Napriek tomu, že modrá regulačná línia mala obmedziť viacerých vlastníkov pozemkov vrátane vplyvnej Prvej mestskej sporiteľne, poslanci napokon podporili práve Palóciho vizionársky návrh.⁴⁵ Vlastníci nehnuteľnosti sa síce proti rozhodnutiu odvolali, ale uhorské ministerstvo vnútra napokon rozhodlo v prospech modrej línie.⁴⁶ Išlo tak o jedno z prvých rozhodnutí v zmysle nového regulačného plánu, ktoré ovplyvnilo podobu mesta na dlhé desaťročia dopredu. K naplneniu Palóciho vízie radikálneho rozšírenia nábrežia došlo v druhej polovici 20. storočia súčasne s uskutočnením jeho ďalšieho plánu na výstavbu mosta v línii paralelnej s vtedajšou Schlossgrundgasse (v súčasnosti Židovská). Prvé moderné plány výstavby súčasnej Bratislavy poznačili okrem spoločenských pomerov v Uhorsku, zmien paradigmy v oblasti výstavby miest a lokálnych sporov aj miestne technické obmedzenia. Chýbajúce výškové zameranie mesta napríklad spôsobilo, že autori všetkých troch regulačných plánov boli odkázaní len na polohopisnú mapu a sporadický výškopis vybraných významných budov a miest, ktorý vznikol v súvislosti s povodňovou mapou mesta. Z toho pohľadu tak boli všetky tri plány dvojrozmerné. Ani jeden z nich zároveň nemožno považovať za jednoznačného reprezentanta inžinierskej či umeleckej línie. Každý plán totiž principiálne vychádzal z inžiniersko-technického základu a viac či menej zohľadňoval aj jedinečné danosti miesta. V tejto súvislosti možno spomenúť napríklad „Červený plán“ a jeho umeleckým ponímaním podmienené riešenie nového námestia na území Ondrejského cintorína, v ktorého strede sa nachádza Kostol Povýšenia sv. Kríža (Ignatz Feigler, 1860). Ani jedna z dvoch konkurenčných dobových koncepcií plánovania mesta, inžinierska ani umelecká, sa nepremietli do moderného plánovania vtedajšej Bratislavy v absolútnej podobe. Rovnako, ako sa bezvýhradne neuplatnili myšlienky červeného ani modrého plánu. V procese výstavby mesta sa realizovali kompromisné riešenia, čo boli často kombináciou návrhov všetkých troch regulačných plánov. Tento postup potvrdzuje hypotézu o fenoméne „neplánovaného mesta“, ktorú sme v súvislosti s Bratislavou predostreli v jednom z predchádzajúcich čísel tohto časopisu.⁴⁷

Zaujímavý obraz poskytuje aj porovnanie aktuálnej podoby mesta s vtedajšími do budúcnosti smerovanými zámermi a víziami. Niektoré z nich, ako bola napríklad myšlienka Priemyselného kanála, ktorej sa v prvom desaťročí 20. storočia venovala mimoriadna pozornosť, stroskotala už v roku 1911, keď ju zamietli budapeštianske úrady.⁴⁸ Iné zámary, čo sa v čase svojho vzniku nestretli takmer so žiadnou reakciou zo strany verejnosti, sa, naopak, bezvýhradne naplnili. To bol aj prípad Palóciho predstavy o mostných prepojeniach ľavého a pravého dunajského brehu. Všetky aktuálne bratislavské mosty stoja na miestach, ktoré v regulačnom pláne mesta navrhol Antal Palóci. Jediný most, čo v tom čase neplánoval, bol Most Lafranconi, aj to len preto, že sa vo svojom pláne nezaoberal rozvojom mesta týmto smerom. Naplnili sa však aj plány týkajúce sa mestských okruhov, či už máme na mysli vnútorný okruh vedúci z Námestia SNP, cez Staromestskú, Most SNP, Viedenskú cestu, Starý most a Štúrovu naspäť na Námestie SNP, alebo stredný okruh smerujúci z Mosta SNP, cez Staromestskú, Štefánikovu, Šancovú, Vuka Karadžiča na Most Apollo. Tak ich vytýčili



v podstate všetky tri regulačné plány, pričom aktuálna situácia najviac zodpovedá práve návrhu Antala Palóczyho. Vedenie železničných tratí, rozmiestnenie železničných staníc a ich kategorizácia sú tiež priamym dôsledkom rozhodnutí opierajúcich sa o predstavy načrtnuté v Palóczyho pláne. Veľmi podobne je na tom aj situovanie univerzitných areálov, ktoré kopíruje všetky tri alternatívy polohy, čo v priebehu rokov 1910 – 1917 mestu predložil Palóczy (Schiffbeckove pozemky, Námestie slobody aj Lafranconiho pozemky). Dokonca aj Palóczyho predstava o zachovaní Hradu, aj keď nie v ruinóznej podobe, sa napokon napriek viacerým zámerom jeho nahradenia vládnu či univerzitnou štvrtou, nakoniec naplnila. V pláne regulácie a rozvoja mesta od Antala Palóczyho sa dá zreteľne identifikovať predobraz viacerých počínov, ktoré v priebehu 20. storočia zásadne ovplyvnili urbanizmus mesta. Palóczyho regulačný plán tak možno považovať, napriek tomu, že nebol ako celok nikdy schválený v mestskom zastupiteľstve, nielen za iniciačný, ale aj mienkotvorný v zmysle moderného plánovania mesta. Pozoruhodné pritom je, že neskorší spracovatelia regulačných, respektíve územných plánov mesta sa na pôvodnú výkresovú dokumentáciu ani dobové texty Antala Palóczyho spravidla neodvolávali. A to ani v tých prípadoch, keď pracovali v rovnakých intenciách. Ignorovanie historických materiálov bolo pre moderné plánovanie mesta po druhej svetovej vojne charakteristické a malo navodzovať predstavu o úplne nových originálnych riešeniach. To, že sa aj títo tvorcovia napokon dopracovali k rovnakým riešeniam ako ich predchodcovia na začiatku 20. storočia, svedčí o určitej nezámernej kontinuite. Kontinuite vyplývajúcej z prirodzenej vitality a odolnosti mestskej štruktúry, ktorá akoby sama viedla svojich plánovačov k riešeniam, čo sú pre ňu najprirodzenejšie.

**POROVNANIE UMIESTNENIA
HLAVNÝCH MESTSKÝCH
OKRUHOV, AKO ICH NAVRHOVALI
AUTORI PRVÝCH TROCH
REGULAČNÝCH PLÁNOV MESTA
V ROKOCH 1905 – 1917
ZAKRESLENÉ DO MAPY MESTA
Z ROKU 1894**

COMPARISON OF THE LOCATION
OF PRIMARY CITY RING-ROADS AS
PROPOSED BY THE AUTHORS OF
THE FIRST THREE CITY REGULATORY
PLANS BETWEEN 1905 AND 1917
OUTLINED IN THE CITY PLAN
FROM 1894

Zdroj Source: oA ÚSTARCH SAV
Autorka Author: Laura Pastoreková

**Prof. Dr. Ing. arch.
HENRIETA MORAVČÍKOVÁ
Ing. ÉVA LOVRA
Ing. arch. LAURA PASTOREKOVÁ, PhD.**

ÚSTAV STAVEBNÍCTVA
A ARCHITEKTÚRY SAV
Dúbravská cesta 9
845 03 Bratislava
Slovensko

moravcikova@savba.sk
lovra.eva@gmail.com
laura.pastorekova@savba.sk

Text vznikol aj vďaka finančnej podpore agentúry VEGA (projekt č. 2/0074/17). Výskumný pobyt Évy Lovry podporil Medzinárodný vyšehradský fond (zmluva č. 51601340).

This text was made possible through the financial support of the agency VEGA (project no. 2/0074/17). The research stay of Éva Lovry was founded by the International Visegrad Fund (Contract no. 51601340).

1 Kibitz: Fragmente von der Woche. Pressburger Presse 6, 2. 3. 1903, 266, s. 2.

2 MORAVČÍKOVÁ, Henrieta: Zrod moderného mesta: zmeny obrazu slovenských miest v druhej polovici 19. a prvej polovici 20. storočia. Forum Historiae 10, 2016, 2, s. 1 – 11.

3 Spomeňme aspoň najvýznamnejšie diela oboch autorov. BAUMEIS-TER, Reinhard: Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin 1876. STÜBBEN, Joseph: Der Städtebau. Handbuch der Architektur, část IV, Darmstadt, Bergsträsser 1890.

4 WAGNER, Otto: Erläuterungsbericht zum Entwurf für den Generalregulierungsplan über das gesamte Gemeindegebiet von Wien mit dem Kennwort: Artis sola domina necessitas. Wien, Jasper 1893.

5 SITTE, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien, Verlag von Carl Graeser 1889.

6 Spomeňme aspoň BOŘUTOVÁ, Dana: The Impact of the Mayors on Architecture in Bratislava. In: Mayors and City Halls / Local Government and the Cultural Space in the Late Habsburg Monarchy. Ed. Jacek Purchla. Cracow 1998, s. 77 – 82. LUKÁČOVÁ, Elena – POHANIČOVÁ, Jana: Rozmanité 19. storočie. Bratislava, Perfekt 2008. POHANIČOVÁ, Jana – BUDAY, Peter: Storočie Feiglerovcov. Bratislava, Trio Publishing 2016.

7 POTE MRA, Michal: Bibliografia inorečových novín a časopisov na Slovensku do roku 1918. Martin, Matica slovenská 1963, s. 217.

8 Tamže, s. 220.

9 Tamže, s. 109, 224 a 590.

10 Bauordnung für die kön. Freistadt Pressburg. Pressburg 1872. Druck von C. Angermayer, vorm. A. Schreiber, in Pressburg. Dokument tvorili štyri časti. Prvá zahŕňala všeobecné pravidlá a povinnosti pri výstavbe týkajúce sa novostavieb, úpravy starších stavieb či zakladania nových štvrtí. Druhá časť sa týkala stavebného povolenia a príslušných dokumentov,

tretia zahŕňala stavebno-technické a bezpečnostné predpisy a posledná časť informovala o postihoch za nedodržanie ustanovení stavebného poriadku. Pravidlá výstavby určoval aj stavebný zákon z roku 1876.

11 Vychádza zákonný článok Gesetzartikel 1896/XXIII o daňových úľavách pre novostavby.

12 Der Entwurf einer neuen Bauordnung. Pressburger Zeitung 134, 27. 3. 1897, 86, s. 2.

13 Der Stadtregulierungsplan. Pressburger Presse 4, pondelok, 23. 9. 1901, 191, s. 1.

14 Tamže.

15 Die Reorganisierung des technischen Amtes. Pressburger Presse 7, pondelok, 1. 2. 1904, 314, s. 3.

16 Stadtregulierung. Pressburger Presse 8, 25. 9. 1905, 400, s. 4.

17 Nyugatmagyarországi Híradó 19, 1. 11. 1906, 249, s. 5. a Nyugatmagyarországi Híradó 19, 14. 11. 1906, 259, s. 4.

18 6. augusta 1907 vyšlo nariadenie ministerstva vnútra, ktoré odobrilo zmluvu medzi mestom a Antalom Palóczim. Predmetom zmluvy bolo vyhotovenie nových plánov regulácie mesta. Nyugatmagyarországi Híradó 20, 7. 8. 1907, 179, s. 5.

19 Vortrag Prof. Anton Palóczy über den Stadtregulierungsplan. Pressburger Zeitung 154, 17. 6. 1917, 165, s. 3.

20 Na základe príspevkov v dobovej tlači a záznamov zo zasadnutia mestskej rady sa možno domnievať, že tento dokument ako celok mestská rada nikdy neschválila.

21 Rozhodnutie mestskej rady z 1. 3. 1909 a z 2. 3. 1909. Bezúhľadne der Stadtregulierungslinie. Ordentliche Generalversammlung des Munizipal-Ausschusses der k. Freistadt Pozsony Pressburger Zeitung 6, 2. 3. 1909, 266, s. 2 – 3, Ordentliche Generalversammlung des Munizipal-Ausschusses der k. Freistadt Pozsony. Pressburger Zeitung 6, 2. 3. 1909, 266, s. 1.

22 Kibitz: Fragmente von der Woche. Pressburger Presse 6, 2. 3. 1903, 266, s. 2.

23 Szabályozási kérdések – két előadás tartott Palóczy Antal tanár és Helmár Ágost tanár. Angermayer Károly, zsony 1909, s. 29.

24 O predložení hotového plánu na schválenie mestskému zastupiteľstvu referovala miestna tlač v septembri 1901. Der Stadtregulierungsplan. Pressburger Presse 4, 23. 9. 1901, 191, s. 1.

25 Országos Széchenyi Könyvtár. OSZK TM 422. Pozsony sz. kir. város átnézeti térképe és városbővítési terve, 1906.

26 Analogicky postupoval Július Laubner aj v prípade vyhotovenia povodňovej analýzy mesta na začiatku 20. storočia, keď do mapy z roku 1882 vyhotovenej Antonom Sendleinom, červeným a modrým atramentom zakreslil „Niveau plan“ (úrovňový plán) výškové kóty významných budov a hnedým atramentom vrstevnice. NÝVLT, Ján: Povodňová analýza v mape slobodného kráľovského mesta Prešporok. In: Historické mapy. Zborník z konferencie. Ed. Jakub Straka. Bratislava 2013, s. 99 – 106.

27 Pressburger Presse 4, 23. 9. 1901, 191, s. 1.

28 Nyugatmagyarországi Híradó 17, 23. 9. 1905, 216, s. 1.

29 Tamže.

30 Tamže.

31 Stadtregulierung. Pressburger Presse 8, 25. 9. 1905, 400, s. 4.

32 Tamže.

33 Tamže.

34 Stadtregulierung. Pressburger Presse 8, pondelok, 25. 9. 1905, 400, s. 4.

35 Prof. Palóczy über die Stadtregulierung. Pressburger Zeitung 145, 11. 12. 1908, 341, s. 2.

36 PALÓCZI, Anton: Ueber die Regulierung der Stadt Pozsony. Pressburger Zeitung 145, 12. 12. 1908, 342, s. 1.

37 Prof. Palóczy über die Stadtregulierung. Pressburger Zeitung 145, 15. 12. 1908, 345, s. 2.

38 PALÓCZI, Anton: 1908, 341, s. 2.

39 Vortrag Prof. Anton Palóczis über den Stadtregulierungsplan. Pressburger Zeitung 154, 17. 6. 1917, 165, s. 3.

40 PINTÉR, Rafael: Die Regulierung des Pálffy Kaserne-Grundes. Pressburger Zeitung 146, 5. 5. 1909, 123, s. 2.

41 Was soll mit der Schlossgrundgasse geschehen? Pressburger Presse 17, 19. 1. 1914, 834, s. 4.

42 WEINWURM, Fritz: Zu Bebauung des abgebrannten Teiles in Pozsony. Pressburger Presse 16, 30. 6. 1913, 805, s. 2.

43 Ausserordentliche Generalversammlung des Munizipal-Ausschusses der kön. Freistadt Pozsony. Pressburger Zeitung 151, 20. 1. 1914, 20, s. 2.

44 PALÓCZI, Anton: Die neuen Baulinien am Batthyány-Quai. Pressburger Zeitung 146, 30. 12. 1909, 359, s. 1 – 2.

45 Ordentliche Generalversammlung des Munizipal-Ausschusses der k. Freistadt Pozsony. Bezüglich der Stadtregulierungslinie. Pressburger Zeitung 6, 2. 3. 1909, 266, s. 2 – 3.

46 Entscheidung im Kampfe zwischen den Rothen und Blauen. Pressburger Zeitung 146, 25. 12. 1909, 355, s. 3.

47 ANDRÁŠIOVÁ, Katarína – DULLA, Matúš – HABERLANDOVÁ, Katarína – MORAVČÍKOVÁ, Henrieta – PAS-TOREKOVÁ, Laura – SZALAY, Peter: Planning the Unplanned City: Modern Urban Conceptions in a Traditional Urban Structure. Architektúra & urbanizmus 49, 2015, 3 – 4, s. 216 – 239.

48 Johann Ludwig als „Projektentmacher“. Pressburger Zeitung 148, 15. 12. 1911, 345, s. 1.