

Abstrakty

Katarína Haberlandová

Laura Krišteková Pastoreková

Martin Baláž, Zuzana Waszczuková Pergerová

ŽELEZNICA A PRIEMYSSEL V MESTSKOM PLÁNOVANÍ BRATISLAVY 20. STOROČIA

Katarína Haberlandová

Kľúčové slová: železnica, priemysel, územné plánovanie, mestský rozvoj, Bratislava 20. storočia, regulačné vízie

Príspevok sa zaoberá výstavbou železníc v Bratislave (Prešporku), determinujúcich koncentráciu továrenských areálov pozdĺž nej, najmä na okraji mesta, no prirodzene aj v blízkosti jednotlivých železničných staníc. Analyzuje i problematiku železnice v meste, spočiatku nápomocnej, postupne prekážajúcej v jeho ďalšom vývoji.

Snahy o vlakové prepojenie Bratislavy s Viedňou sa objavujú v prvej polovici 19. storočia. V tom čase sa však napojenie dnešnej Bratislavy na parnú trakciu na hranici s Rakúskom ukázalo ako nereálne. Napriek tomu, že konské železnice sa v Európe vtedy považovali za zastarané, v Prešporku sa rozhodli takúto železnicu vybudovať na podporu rozvoja obchodu v regióne. Trať a poloha jej staníc sa odvíjali od jej základných úloh – dopravy vojakov, koní, komodít a obyvateľstva. Železnica mala prepájať centrum mesta a breh rieky s prístavom a priemyselnou štvrtou na Mlynských nivách s vtedy potenciálnou továrenskou periferiou smerom na Raču, Svätý Jur, Pezinok a Modru. Trať mala viesť cez tieto vinohradnícke obce až do Trnavy a končiť sa v Seredi, čím by sa docielilo prepojenie bratislavského a seredského prístavu. Východzia stanica železnice sa v meste nachádzala pri hostinci U zeleného stromu (dnes hotel Carlton), ďalšiu stanicu mala na križovatke Krížnej a Legionárskej ulice (pri Trnavskom mýte, stanica Bratislava-Blumentál), odkiaľ pokračovala popri Račianskej ulici smerom von z mesta. Stanicu, z ktorej vyrazil prvý vlak konskej železnice v roku 1840, navrhol staviteľ Ignác Feigler. Až do Serede sprevádzkovali železnicu v roku 1846.

Súčasne s prevádzkou konskej železnice neutíchala ani snaha vybudovať parnú trakciu z Rakúska. Dokončiť sa ju podarilo v roku 1848, keď do Prešporka dorazil parný vlak na stanicu na Šancovej ulici. Konskú železnicu sa podarilo prestavať na paru až v roku 1873. Práve v tom období začali vznikať v okolí stanice Bratislava-Blumentál továrne – pivovar Stein a tzv. Ludwigov mlyn. Na Trnavskom mýte bol zase situovaný dobytčí trh, preto sa uvažovalo o výstavbe bitúnka práve v tejto lokalite, jeho areál však postavila firma Pittel a Brausewetter až v roku 1925. Od sedemdesiatych rokov 19. storočia sa rozvíjala aj najstaršia priemyselná štvrť na Mlynských nivách, hoci sa nepovažovala za najvhodnejšiu na budovanie priemyselných areálov. Napriek tomu tu postupne vznikli najväčšie továrne v meste – továreň Kablo alebo rafinéria na minerálne oleje Apollo.

Stanicu na Šancovej ulici, kam spočiatku prichádzali vlaky z Viedne, nebolo možné napojiť na trať do Nových Zámkov a Pešti. Preto sa rozhodlo o výstavbe hlavnej osobnej stanice neďaleko, v komplikovanom teréne a v zákrute. Táto poloha sa stala terčom kritiky a architekti zaoberajúci sa regulačnou otázkou zanedlho prišli s ideou posunúť hlavnú železničnú stanicu smerom na východ. Túto myšlienku podporil aj Antal Palóczy, autor regulačného plánu z roku 1917. Zaujímavým momentom jeho návrhu bolo aj vybudovanie priemyselného vodného kanála vedúceho od dunajského prístavu smerom na severovýchod, kde

sa mal napojiť na Váh. Táto odvážna vízia, ako ani posun stanice, sa napokon nerealizovali.

Návrhom posunu stanice a jej podobou, rovnako ako koncipovaním predstaničného priestoru, sa v medzivojnovom období zaoberali architekti Alois Balán a Jiří Grossmann. Hoci riaditeľstvo železníc súbežne pracovalo na podmienkach prestavby existujúcej stanice a železničná otázka bola nosnou témou regulačnej súťaže v roku 1929, do praxe sa tieto návrhy nepremietli. Respektíve, v tridsiatych rokoch minulého storočia vznikla iniciatíva modernizovať hlavnú stanicu, no táto prestavba sa uskutočnila až počas vojny podľa projektov architekta Antona Parkmana. Komentovaná však bola z formálneho hľadiska, keďže išlo hlavne o očistu fasád budovy stanice od historizujúcich prvkov. Zrealizovať sa nepodarilo ani plány na prestavbu stanice a predstaničného priestoru zo šesťdesiatych rokov od Jána Baránka a Vojtecha Fířka. Koncom osemdesiatych rokov sa znovu uskutočnila súťaž, v ktorej bol najvyššie ocenený návrh Karola Hoffmanna, Gabriela Koczkáša a Alfréda Rajnica. Do reality sa nepremietli ani výsledky súťaže na prestavbu predstaničného priestoru v roku 2001, ktorú vyhral architektonický ateliér BKPŠ. V roku 1990 sa vybudovala prístavba staničnej budovy.

Výstavba staníc železnice a budovanie tratí sú sprievodnými procesmi industrializácie miest, prejavujúcimi sa aj v Bratislave od polovice 19. storočia. Železničná trať, na ktorú sa viazala výstavba tovární, predstavovala významný prvok nielen v zabezpečení dopravných tokov komodít a pracovnej sily, ale aj ako mestotvorný faktor. Po roku 1900 sa zo železnice ako jedného z hlavných atribútov modernizácie postupne stávala prekážka rozvoja ďalších typov dopravy a vzniku nových obytných štruktúr. Opakovane sa ukazovalo, že mesto sa bude vyvíjať predovšetkým smerom na severovýchod. Tomuto rozvojovému trendu prítomnosť železnice spočiatku pomáhala – spájala záujem prevažujúcej nákladnej prepravy s osobnou dopravou. Neskôr sa tieto dva druhy dopravy segregovali, pričom osobná železničná doprava, na rozdiel od nákladnej, sa v meste stále tolerovala. Regulačné vízie, ktoré riešili posun hlavnej stanice a vytesnenie železničných tratí z mesta, sa podarilo uskutočniť iba čiastočne. Nikdy sa nerealizovali ako celok.

OD ŠPORTU KU KOMERCII: HISTÓRIA PLÁNOVANIA A VÝSTAVBY ŠPORTOVÝCH STAVIEB V BRATISLAVE

Laura Krišteková Pastoreková

Kľúčové slová: športové stavby v Bratislave, športovo-rekreačná funkcia, regulačný plán, komerčné záujmy, Petržalka, Tehelné pole

Moderný šport sa v niekdajšom Uhorsku začal rozvíjať približne v polovici 19. storočia. Medzi najstaršie športy v Bratislave patria dostihy, ktoré sa v Petržalke uskutočnili už v roku 1826. V roku 1839 tu založili aj Dostihový spolok a neskôr začali vznikať rôzne ďalšie športové a telovýchovné spolky. V meste a na jeho periférii tak postupne pribúdali viaceré väčšie či menšie športoviská, aj keď väčšinou išlo iba o drobné krajinné úpravy a dočasné drevené tribúny. Prvé regulačné plány tento typologický druh ešte nereflektovali a športovo-rekreačná funkcia v nich sa premietala predovšetkým do mestských parkov, záhrad a iných zelených plôch. Po skončení prvej svetovej vojny sa v Európe, ako aj v Československu rozvíjal šport ešte výraznejšie. Architekti a urbanisti sa aj v tomto období stotožnili s myšlienkou rozvoja športovísk v blízkosti rieky na pravom brehu Dunaja, no viacerí z nich už uvažovali aj o vzniku ďalšieho športového centra vo východnej časti mesta. Vízie transformácie Petržalky na športové centrum novej československej Bratislavy sa tak v tomto období ešte výraznejšie premietli do jej stavebného vývoja. Od roku 1923 až do začiatku druhej svetovej vojny vystavali v zóne na nábreží niekoľko významných športových stavieb a areálov, napríklad futbalové ihrisko a tenisové dvorce pre klub ŠK Bratislava, kúpalisko Lido alebo budovy veslárskych klubov.

Po odstúpení pravého brehu Dunaja a devínskych lesov stratila Bratislava väčšinu svojich rekreačných plôch a takmer všetky športové ihriská. Na ich opätovnú výstavbu určil magistrát lokalitu Tehelného poľa, kde už od roku 1938

prebiehala výstavba veľkého letného kúpaliska. Zároveň bolo toto rovinaté územie stále málo zastavané a relatívne dobre dostupné z centra. Preto sa tu v krátkom čase začalo s výstavbou tzv. Všešportového štadióna, nekrutej umelej ľadovej plochy, tenisových dvorcov a napokon aj Štadióna Nemeckého telovýchovného a športového zväzu. V tomto období plánovalo mesto vystavať aj viacero kúpalísk v ostatných častiach mesta, no v dôsledku vojnových udalostí sa tieto plány už nerealizovali. Po vojne sa spočiatku pokračovalo vo výstavbe rozostavaných alebo plánovaných športovísk na Tehelnom poli. Po zmene politického režimu v roku 1948 sa však šport stal dôležitým verejným záujmom a objektom plánovaného hospodárstva, čo umožnilo urbanistom plánovať rozsiahle športovo-rekreačné územia. Preto architekt Milan Hladký už v prvom povojnovom smernom pláne rozvrhol športové a rekreačné zariadenia jednak do športových štadiónov situovaných samostatne v jednotlivých mestských obvodoch, ale aj do troch sústredených športovo-rekreačných oblastí. K existujúcim športovým areálom mal pribudnúť nový západný areál v Mlynskej doline. Vízia realizácie tretieho západného športového centra sa však napokon neuskutočnila. Severovýchodný nábrežný pás Petržalky a Tehelné pole aj v tomto období zostali hlavnými a najkomplexnejšími športovými centrami. Kým na Tehelnom poli ešte vznikala krytá Športová hala Pasienky, nové urbanistické plány na oboch územiach už počítali aj s budovaním väčších vodných plôch určených na kúpanie v prírode. V priebehu výstavby petržalského sídliska sa čoraz väčšími zdôrazňovala potreba úpravy inundačného územia Dunaja a jeho využitia na športové účely.

Transformácia plánovaného hospodárstva na trhovú ekonomiku po roku 1989 opäť zásadne ovplyvnila aj podobu športových zariadení. Napriek platným územným plánom, ktoré definovali veľkosť a lokalitu športovísk, mnohé stavby postupne zanikli, prípadne upravili svoju prevádzku na komerčné využitie. Športové zariadenia sa tak postupne dostali do situácie, keď ich hlavnou programovou náplňou nie je šport, ale „doplnkové“ služby gastropriemyslu, kultúrnych či iných komerčných podujatí. Na jednej strane tak išlo o prirodzenú reakciu na spoločenskú objednávku súvisiacu so zvýšením kvality a komplexnosti ponúkaných služieb či so sprístupňovaním uzavretých areálov, súčasne to však znamenalo najmä presadenie komerčných záujmov a privatizáciu pôvodne verejných plôch. Nedostatok športových a telovýchovných zariadení na území mesta, ktorý deklaruje aj platný územný plán Bratislavy z roku 2007, aspoň do určitej miery kompenzujú menšie investície mestských častí či športových združení. Jednou z takých úspešných realizácií je aj park JAMA na mieste zbúraného cyklistického štadióna, ktorého projekt zachoval pôvodnú modeláciu terénu so stopou starej dráhy a zároveň dodal celému parku súčasný, mestsky pôsobiaci vizuál. Park patrí k prvým realizáciám v Bratislave, ktoré naznačujú potenciálny smer vývoja športovísk na území mesta tak, aby si nové športoviská ťažiskovo zachovali pôvodnú náplň a zostali pritom mestotvorné aj verejné.

SYNERGICKÁ STRATÉGIA NAVRHOVANIA V PRIEMYSELNOM DIZAJNE – UNIVERZITNÉ PROSTREDIE

Martin Baláž, Zuzana Waszczuková Pergerová

Kľúčové slová: stratégia, multidisciplinarita, spolupráca, edukácia, dizajn, transport, produkt, strojárstvo, action-centric, peer learning

Príspevok sa zaoberá kreovaním stratégie navrhovania v dizajnerskom procese, medziodborovou komunikáciou, osobnými skúsenosťami a pedagogickou praxou. Významným, no nie jediným, výsledkom nášho bádania je predmet stratégie navrhovania v priemyselnom dizajne určený 1. ročníku magisterského štúdia v študijnom programe dizajn na Fakulte architektúry Slovenskej technickej univerzity v Bratislave a jeho medziodborové modulové prepojenie. K vzniku predmetu viedla cesta plná individuálneho snaženia a iniciatív zo strany Fakulty architektúry STU i zo strany Strojníckej fakulty STU v Bratislave. Práve univerzitné prostredie a medziodborová komunikácia nás na začiatku inšpirovali a nakoniec priviedli k výsledkom, o ktorých v príspevku informujeme.

Osobná iniciatíva študentov, pedagógov a doktorandov dizajnu a konštruovania, v snahe prehĺbiť dovtedy skôr formálny kontakt na vyučovaní, vyústila do vzniku otvoreného dizajnérskeho tímu FAST na FA (vedúci Mgr. art. Martin Baláž, ArtD.) a do spolupráce s FME Racing Teamom zo SjF, ktorá sa začala spoločným projektom vozidla Futuristic Prototype v rámci súťaže univerzitných tímov Shell Eco-marathon 2014. Demokratické líderstvo a individuálna aktivita nad rámec vyučovania boli prvým impulzom tímovej stratégie v navrhovaní. Vízia návrhu funkčného vozidla bola príťažlivá, v počiatočnej fáze však nebolo napredovanie k cieľu jednoduché pre každého. Pomerne rozdielne charaktery kooperujúcich odborov s vlastnými stratégiami navrhovania, tempom a výstupmi predstavovali výzvu, ktorá pretrvávala počas celého projektu. Zásadné zblíženie pohľadov na vec prišlo, samozrejme, s úspešným výsledkom. Spoločný projekt získal grant „Viac dizajnu“ Nadácie Tatrabanky a vystavoval sa v Českej Republike i v Nemecku. Sprevádzalo ho aj množstvo odborných a popularizačných prezentácií, prednášok a článkov. Vďaka mediálnej prezentácii na výstavách sa dostal do povedomia odbornej a širokej verejnosti. Oba riešiteľské tímy tak získali väčšiu podporu aj vedúcich predstaviteľov svojich fakúlt a vzájomná spolupráca sa tak mohla ďalej naplno rozvíjať.

Po vyhodnotení výsledkov a aktivít spojených s prvou spoluprácou sme pri plánovaní ďalšej zvolili stratégiu väčšej integrácie s vyučovacím procesom v ateliérovej tvorbe pri bakalárskych prácach (VAT Baláž), ako aj zlepšenie komunikácie s vedúcimi prác z kooperujúcich odborov s pozitívnym vplyvom na spolupracujúcich študentov. Súbežne sa v rámci novej akreditácie začal naplno rozvíjať aj nový predmet stratégia navrhovania v priemyselnom dizajne (garant, vyučujúci Mgr. art. Martin Baláž, ArtD., asistujúci vyučujúci Mgr. art. Zuzana Waszczuková), ktorý si kládol za cieľ sprostredkovať užší medziodborový kontakt širšej skupine študentov. Povinne voliteľný predmet sa charakterom svojich zadaní podobá ateliérovému navrhovaniu, má však menšie očakávania v súvislosti s úrovňou prepracovanosti finálnych výstupov. Dôraz kladie na komunikáciu a získavanie poznatkov a skúseností z medziodborovej spolupráce. O charaktere zadaní a spôsobe výučby predmetu sa vyjadrujeme v druhej časti príspevku. Vecne vyhodnocujeme pracovné postupy študentov, pričom poukazujeme na tzv. medzištádium tvorivého procesu, ktoré je charakteristické pre väčšinu dočasnou stratou motivácie v súvislosti s orientáciou zadania na jeho technické parametre a vyrobiteľnosť. Prax ukázala, že toto medzištádium zažíva počas semestra každý študent, rozdiel je len v tom, akú stratégiu navrhovania zvolí ďalej. Vychádzajúc z takmer päťročných skúseností s predmetom stratégia navrhovania v priemyselnom dizajne si dovoľujeme konštatovať, že priama spolupráca so Sjf jednoznačne obohatila a zefektívnila proces navrhovania u študentov. Pozitívne skúsenosti priniesol aj „action-centric“ prístup, resp. „learning by doing“. Na účely predkladaného príspevku sme oslovili absolventov tohto formátu výučby s prosbou o anonymnú spätnú väzbu. Výsledky ankety citujeme v časti „design research“.

V závere predkladaného príspevku predstavujeme vybrané výsledky svojho pedagogického snaženia v podobe prípadových štúdií riešených projektov, ukážok študentských prác z predmetu stratégia navrhovania v priemyselnom dizajne na FA STU v Bratislave. Takisto prezentujeme publikáciu, ktorá vznikla z medziodborovej modulovej spolupráce s predmetom karosérie (vyučujúci Ing. Jana Gulánová, PhD.) na Sjf STU v Bratislave.