

Zrod moderného mesta: zmeny obrazu slovenských miest v druhej polovici 19. a prvej polovici 20. storočia*

Henrieta Moravčíková

Abstract

MORAVČÍKOVÁ, Henrieta: The Origin of the Modern City: the Changes in Slovak Cities in the Second Half of 19th Century and the First Half of 20th Century.

The period from the Austro-Hungarian Compromise to the outbreak of World War II can be considered as decisive for the modernization of cities in the territory of Slovakia. It is because processes, the impact of which is still today determining the appearance of the urban landscape, took place during these seven decades. Intensive modern urbanization took place in that period in the Kingdom of Hungary and Hungarian cities reached the standards of Western Europe. Particularly between 1867 and 1918, development took place in the same temporal, functional and structural context. Hungarian cities were characterized by an identical typology of urban structures and spaces. In them, the modernization process became visible at more or less the same time, independent of the size, population and city's position within the country. The re-organization and modernization of transport, roads and street networks, as well as modern infrastructure had a complex impact on cities. Modernization influenced city growth, accelerated urbanization, the development of new city functions and economic transformation.

While, until 1918, the concepts of a modern city had been implemented quite equally in all Hungarian cities, historical turning points, such as the collapse of the Kingdom of Hungary and the establishment of Czechoslovakia or the changes in the architectural and urban paradigm, had a direct impact on the later development of cities in a rather selective and unique manner. The study provides information on the modernization of cities located in the territory of the modern day Slovakia, with special attention paid to Bratislava, Košice and Žilina as they went through the most dynamic and complex developments and are unique examples not only of the implementation of the concept of modern city's but also of development under various cultural and geopolitical influences.

Keywords: cities, architecture, urbanization, modernization, Slovakia, Czechoslovakia

O bdbodie po rakúsko-uhorskom vyrovnaní až po vypuknutie druhej svetovej vojny (1867 – 1939) možno považovať za rozhodujúce v zmysle modernizácie miest na území Slovenska. Práve v tom čase prebehli procesy, ktoré determinovali obraz väčšiny slovenských miest. Do roku 1918 zasiahla uhorské mestá intenzívna moderná urbanizácia a tie sa postupne začali približovať západoeurópskym štandardom. Najmä v rokoch 1867 – 1918 sa pritom tento vývoj odohrával v rovnakom časovom, funkčnom aj štrukturálnom rámci. Uhorské mestá charakterizovala rovnaká typológia mestskej štruktúry a priestorov a modernizačný proces monarchie sa v nich prejavil zhruba v rovnakom čase s rozdielom okolo 10 rokov, nezávisle na veľkosti, počte obyvateľov a postavení mesta v rámci krajiny.¹ Paralelne sa pritom uplatňovali aj navzájom si konkurujúce vízie, súvisiace na jednej strane so snahou o reprezentáciu

* Text vznikol aj na základe výskumu finančne podporeného projektom VEGA 2/0036/14.

¹ Na príbuznosť hmotnej podoby a s tým súvisiacu podobnosť priebehu modernizácie mestskej štruktúry miest v Rakúsko-uhorskej monarchii upozornila nedávno v komparatívnom výskume Prahy, Viedne a Budapešti aj E. Lovra: LOVRA, Eva. The „Modern City“: Urban Tissue Typology (Limitations of Caniggian and Conzenian practice and the new typology). In *Contemporary achievements in civil engineering 2016, Conference proceedings of 4th International Conference*. Subotica : Faculty of Civil Engineering, 2016, s. 798.

jednotlivých spoločenských a národnostných skupín a na strane druhej, s čo najefektívnejším využitím mestskej štruktúry v zmysle potrieb liberálneho trhového hospodárstva. Reorganizácia a modernizácia dopravy, ciest a uličnej siete a moderná infraštruktúra mali na mestá komplexný dosah. Modernizačné aktivity ovplyvnili vývoj miest, akcelerovali urbanizáciu, vývoj nových typov mestských funkcií a ekonomickú transformáciu. Zatiaľ čo sa myšlienky moderného mesta, jeho obraz a štruktúra, uplatňovali relatívne rovnomerne vo všetkých uhorských mestách až do roku 1918, historické zlomy, ako bol koniec Uhorska a vznik Československa či zmeny architektonickej a urbanistickej paradigmy, ovplyvnili neskorší vývoj miest skôr výberovo.

Nasledujúci text priblíži modernizáciu miest na území dnešného Slovenska v druhej polovici 19. a v prvej polovici 20. storočia, pričom zvláštna pozornosť sa bude venovať Bratislave, Košiciam a Žiline. Tieto mestá reprezentujú v slovenskom kontexte najdynamickejší a najkomplexnejší vývoj, pričom súčasne predstavujú individuálne príklady implementácie myšlienky moderného mesta, ako aj rozličné typy kultúrnych a geopolitických vplyvov, ktoré determinovali ich podobu. Viacerým aspektom vývoja práve týchto miest sa podrobne venujú aj štúdie v tomto čísle *Forum Historiae*.

Činitele modernizácie

Najväčší vplyv na modernizáciu miest na území Slovenska mal rozvoj priemyslu, sprevádzaný rozvojom železničnej dopravy. Územie dnešného Slovenska sa v druhej polovici 19. storočia stalo najviac industrializovanou časťou Uhorska a výstavba výrobných areálov, rovnako ako budovanie železnice, dramaticky menili nielen obraz miest, ale aj celých regiónov. Rozvoj železnice a vytyčovanie nových tratí, sprevádzala výstavba železničných staníc, ktoré následne ovplyvňovali smer územného rozvoja miest, štruktúru uličnej siete aj spôsob zástavby. S rozšírením železničnej dopravy úzko súviselo aj neskoršie zavedenie mestskej verejnej koľajovej dopravy, ktoré zrelativizovalo dovtedajšie vnímanie vzdialenosti a umožnilo integrovať do organizmu mesta čoraz vzdialenejšie predmestia.

Územie predmestí bolo pritom v tom čase pretvárané pod vplyvom výstavby výrobných závodov, ktoré zaberali čoraz väčšie areály zahŕňajúce aj vybavenosť a bývanie pre robotníkov. Práve dopyt priemyslu po pracovnej sile podmieňoval prílev nového obyvateľstva. Nárast požiadaviek na ubytovacie kapacity sa následne premietol do plošného rastu miest. Nešlo pritom len o robotníkov, ale aj o bývanie rozširujúcej sa mestskej a štátnej správy, lekárov, učiteľov či študentov a všetkých ostatných, ktorí predstavovali základ moderného mestského spoločenstva. K zvyšovaniu počtu mestského obyvateľstva prispela v tom čase aj armáda. Po zavedení povinnej brannej služby v roku 1868 investovala do výstavby nových ubytovacích kapacít, ktoré situovala najmä na predmestiach posádkových miest.²

2 PASTOREKOVÁ, Laura. Kasárne ako dôležitý aktér rozvoja našich miest. In *Alfa*, 2015, roč. 20, č. 2, s. 32-39.

Bývanie pre zamestnancov tovární spočiatku stavali na okraji alebo neďaleko výrobných areálov. Najstaršie robotnícke kolónie boli na území dnešnej Bratislavy. Významný príspevok k téme sociálneho bývania a riešeniu bytovej otázky v meste predstavovali najmä obytné súbory, ktoré pre svojich zamestnancov na okraji výrobných areálov postavili majitelia tovární Dynamit Nobel, Danubius, Klinger, Matador, Roth, Stollwerck a ďalších. Neskôr k nim pribudli aj projekty sociálneho bývania pre robotníkov a nižšie vrstvy obyvateľstva, financované mestom alebo mecenášmi, ako napríklad Schulpeho kolónia (1894).³

Rast miest a počtu ich obyvateľov následne vyvolával potrebu modernizácie mestskej infraštruktúry. V druhej polovici 19. storočia sa tak aj v mestách na území dnešného Slovenska začína postupne budovať mestský vodovod, kanalizácia, zavádzať plyn a električka, čoraz viac ulíc je spevnených dláždením. Súčasťou modernizácie mestskej infraštruktúry bola aj regulácia vodných tokov, vysušanie riečnych ramien a s tým súvisiaca výstavba viac či menej reprezentatívnych budov na nábregí a budovanie nábregnej promenády. V Bratislave tento proces začal v posledných desaťročiach 19. storočia a prebieha prakticky bez prestávky až do súčasnosti. V Košiciach došlo k regulácii toku Hornádu a jeho ramena, tzv. Mlynského jarku v 30. rokoch 20. storočia.

Podstatným faktorom, ktorý ovplyvnil plošný rast miest a aj formu mestskej štruktúry, bolo odstránenie mestského opevnenia, ktoré prebiehalo vo väčšine miest na území Slovenska od konca 18. respektíve od začiatku 19. storočia. Medzi prvými mestami, ktoré začali s likvidáciou hradieb v Uhorsku, bol vtedajší Prešporok (1775 – 1778). V Košiciach rozobrali podstatnú časť mestského opevnenia v rokoch 1803 až 1840, ale napríklad v Žiline došlo k odstráneniu hradieb až po roku 1848.

Rozvoj priemyslu a nárast počtu obyvateľstva sprevádzaný živelnou výstavbou mal negatívny vplyv na životné prostredie v mestách. Paralelne s týmto javom sa preto objavovali požiadavky na zakladanie verejne prístupných parkov a integrovanie okolitej prírody do organizmu mesta. V praxi to znamenalo budovanie alejí, mestských parkov a nábregných promenád, ale aj rozširovanie verejnej dopravy smerom k atraktívnym prírodným lokalitám na okraji miest. Prvý mestský park, tzv. Sternalee (Hviezdicovú aleju) založili vo vtedajšom Prešporoku v rokoch 1774 – 1776. Mestský park v Košiciach vybudovali na mieste verejných kúpeľov v 60. rokoch 19. storočia. V týchto dvoch mestách vznikli ako v prvých na Slovensku aj určité základne prímestskej prírodnej rekreácie. Železná studnička v Bratislave či Bankov a Čermelenské údolie v Košiciach patria k najstarším prímestským rekreačným lokalitám.

S nástupom 20. storočia sa niektoré činitele modernizácie ešte väčšmi zintenzívnili. V oblasti bytovej výstavby sa stretla spontánna stavebná aktivita s prejavom štátnej politiky na podporu bytovej výstavby. Práve v tejto oblasti sa už od polovice 20. rokov začali uplatňovať

3 DUDEKOVÁ, Gabriela. Schulpeho kolónia ako model robotníckeho bývania v Prešporoku na prelome 19. a 20. storočia. In ŠENKIRIK, Rastislav (ed.). *Dejiny bývania v bratislavskej župe : zborník príspevkov z konferencie Bratislavského samosprávneho kraja. Dni európskeho kultúrneho dedičstva 2012*. Bratislava : Bratislavský samosprávny kraj, 2014, s. 11-21.

nové modely zástavby, konštrukčných riešení aj priestorovej organizácie bytových domov a bytov. Postupne dochádzalo k perforácii mestského bloku, uplatňovali sa polootvorené aj otvorené riadkové typy zástavby, ktoré reagovali na aktuálnu medzinárodnú diskusiu o nových spôsoboch bytovej výstavby.⁴ Bytové domy už nepredstavovali len izolované budovy vložené do mestského tkaniva, ale obytné súbory, často s vlastnou základnou vybavenosťou. Prvými príkladmi takéhoto typu bývania boli bytové domy bankových úradníkov na Letnej ulici v Košiciach (autor architektonického návrhu Jozef Polášek, 1931), obytné súbory Unitas (Friedrich Weinwurm, Ignác Vécsei, 1932) a Nová doba (Friedrich Weinwurm, Ignác Vécsei, 1933 – 1942) v Bratislave.

V oblasti individuálneho bývania dochádzalo už od konca 19. storočia ku kolonizovaniu prímestských prírodných lokalít. Vo väčšine prípadov išlo o neriadenú výstavbu, aj keď i na Slovensku nájdeme pár príkladov regulovaných vilových štvrtí, ako bola napríklad kolónia rodinných domov Svojudomov v Žiline (Michal M. Scheer, 1932).

Ako významný činiteľ modernizácie sa prejavili aj charakteristicky mestské typy budov a prevádzok, ktoré sa začali vo väčšom množstve objavovať v mestách na území dnešného Slovenska začiatkom minulého storočia, pričom ich výstavba vrcholila v 30. rokoch 20. storočia. Najcharakteristickejším bol obchodný dom. Budova s predajnými plochami na niekoľkých poschodiach a s veľkými výkladnými skriňami na prízemí sa podobne ako hromadná bytová výstavba stala fenoménom storočia. Najveľkolepejšie moderné obchodné domy, takzvané funkcionalistické paláce, postavili v centre Bratislavy (Dom služieb Baťa, Vladimír Karfík, realizovaný v roku 1930, obchodný dom Schön, Friedrich Weinwurm a Ignác Vécsei, 1934, obchodný dom Bohuslav Brouk, Christian Ludwig, 1936). V Košiciach aj v Žiline sa tento typologický druh objavil v rovnakom čase, aj keď v redukovanej podobe.

S komerčnou stránkou moderného mesta súvisel aj ďalší charakteristický typ mestského priestoru, obchodná pasáž. Prvú krytú „ulicu“ s obchodnými a kaviarenskými prevádzkami prechádzajúcu parterom budovy, takzvanú Centrál pasáž (Franz Wimmer, Andreas Szönyi), postavili v Bratislave v roku 1929. Tento typický prvok moderného mesta sa však naplno uplatnil až v 30. rokoch 20. storočia. V Bratislave v tom čase postavili viaceré obytných a obchodných domov s prechodným krytým nákupným priestorom v parteri. Spomeňme aspoň Royko pasáž (Ernst Steiner, 1931), pasáž v parteri Mestskej sporiteľne (Juraj Tvarožek, 1931) či sústavu pasáží na prízemí Družstevných domov (Emil Belluš, 1934 – 1939). V Košiciach podobne spriechodnili a komerčne využili viaceré dvory na hlbokých parcelách medzi Hlavnou ulicou a s ňou paralelnými ulicami Kováčskou a Mäsiarskou.

K modernému mestu neoddeliteľne patril aj ďalší charakteristický mestský fenomén, kaviareň. Na Slovensku sa kaviareň začala udomáčať na začiatku minulého storočia. Najstaršie

4 Spomeňme aspoň Medzinárodný kongres modernej architektúry v roku 1930, ktorého hlavnou témou boli práve racionálne spôsoby zástavby. *Rationelle Bebaugswesen* : Ergebnisse des 3. internationalen Kongresses für Neues Bauen Brüssel, November 1930. Ed. Sigfried Giedion. Frankfurt am Main : Englert & Schlosser, 1931.

kaviarne by sme našli práve v Košiciach či Lučenci. Ozajstný rozmach však zaznamenala táto ustanovizeň až po prvej svetovej vojne. V tom čase bola nielen miestom spoločenských stretnutí, ale aj pracovným prostredím mešťanov (v kaviarni úradovali nielen spisovatelia či výtvarníci, ale aj architekti, právnici či finančníci). Kaviareň súčasne demonštrovala moderný interiérový dizajn aj moderný spôsob života. Podstatným spôsobom preto prispievala k posilneniu identity moderného mestského spoločenstva, ako na to upozorňuje aj Jakub Bielik v príspevku o žilinských kaviarňach v tomto čísle *Forum Historiae*.

Princípy výstavby miest

Základná štruktúra moderného mesta sa v prostredí Uhorska formovala od druhej polovice 19. storočia. V tom čase súčasne dochádzalo k zásadnej zmene paradigmy v oblasti stavby miest. Klasickú predstavu o mestskej štruktúre založenej na hierarchizácii priestorov a ich reprezentatívnej funkcii, ktorú ešte v polovici 19. storočia formuloval nemecký architekt Gottfried Semper, postupne vystriedal individualistický, na umeleckých princípoch stavby mesta postavený názor rakúskeho architekta a urbanistu Camila Sitteho. Na začiatku 20. storočia však už aj tento čelil kritike ďalšieho rakúskeho architekta Otta Wagnera. Ten v roku 1911 v eseji *Die Grossstadt* (Veľkomesto) sformuloval principiálne nové zásady formovania mestskej štruktúry, založené na funkčnej podriadenosti formy, sériovosti a zámernej monotónnosti.⁵ Napriek tomu, že sa na území dnešného Slovenska nenaplánovala a nerealizovala žiadna ucelená koncepcia v zmysle dobových predstáv o výstavbe miest, možno aj v tunajšom prostredí identifikovať niekoľko základných princíпов, ktoré v tom čase determinovali stavebné realizácie v meste.

V prvom rade išlo o vytváranie mestského okruhu situovaného na mieste pôvodných hradieb. Z neho sa odvíjali hlavné mestské triedy dotvárajúce radiálno-okružný systém, ktorý predstavoval základnú kostru dopravy a plošného rozvoja mesta. Okruhy i radiály nadobúdali vo väčších mestách podobu bulvárov, pričom na križovatkách týchto hlavných mestských tried sa v niektorých prípadoch sformovali nové námestia. S výstavbou radiál bezprostredne súviselo aj spojenie jadra mesta so železničnou stanicou. Práve táto spojnica sa často stala hlavnou reprezentatívnou ulicou v meste, kde svoje sídla stavali významní občania mesta a kde zväčša premávala aj prvá linka mestskej verejnej dopravy. Hlavné mestské triedy, bulváre a hlavné námestia sa stali aj miestom výstavby verejných budov, ktoré v posledných desaťročiach 19. storočia budovali v celom Uhorsku.

Premenu pôvodne fortifikačnej stavby mestského opevnenia na reprezentatívny verejný priestor ovplyvnilo jednak dlhšie obdobie mieru v Európe, ale aj posilnenie postavenia buržoázie a jej vplyvu na tvorbu mesta. Podobu tohto mestského priestoru v rakúsko-uhorskej monarchii do veľkej miery ovplyvnila koncepcia viedenskej Ringstrasse ako dopravného okruhu lemovaného

⁵ Bližšie o jednotlivých urbanistických koncepciách a ich uplatnení v Rakúsko-uhorskej monarchii píše napríklad A. Moravánszky: MORAVÁNSZKY, Ákos. *Competing Visions*. Cambridge : MIT Press, 1997, s. 25-61.

sériou monumentálnych verejných budov „vizuálne reprezentujúcich hodnoty spoločenskej triedy liberálnej buržoázie“.⁶ Mestské divadlá, reduty, župné domy, budovy súdov, univerzitné budovy, ale aj sídla významných finančných inštitúcií, bánk a sporiteľní, boli prejavom modernizácie mestského života a dodnes výrazne ovplyvňujú obraz miest na Slovensku. Spomeňme aspoň mestské divadlá v Bratislave (Ferdinand Fellner, Hermann Helmer, 1886) a v Košiciach (Adolf Lang, Antal Steinhardt, 1899), redutu v Spišskej novej Vsi (Kálmán Gerster, 1905), vojenské veliteľstvo v Bratislave (Josef Rittner, 1913) či justičný palác v Nitre (István Kiss, József Csellágh, 1903). So vznikom nových reprezentačných ulíc súvisela aj výsadba alejí či zriaďovanie mestských promenád, ktoré by sme mohli chápať ako zárodok neskorších peších zón.

Ďalším princípom, ktorý sa uplatňoval v tom čase vo výstavbe, bola pravouhlá uličná sieť. Tento najjednoduchší spôsob zástavby charakterizoval nové štvrte vznikajúce na okraji historického jadra, za opevnením, respektíve na území predmestí. Pravouhlú uličnú sieť však limitovali terénne danosti, takže dôsledne ju mohli realizovať len v rovinate teréne.

So zvyšujúcou sa intenzitou výstavby, nárokmi na nové stavebné plochy, so zvýšením cien pozemkov a s modernizáciou infraštruktúry súvisel aj rast priemernej výšky zástavby. Väčšina slovenských miest si však až do polovice minulého storočia vystačila s dvomi až tromi podlažiami. Aj v Bratislave sa regulácia výšky budov na šesť riadnych podlaží a jedno ustúpené strešné podlažie objavila až v 20. rokoch 20. storočia.

Od konca 19. storočia sa pri výstavbe miest čoraz častejšie uplatňuje myšlienka funkčného zónovania. V rámci mesta vznikajú spočiatku spontánne štvrte priemyslu, bývania či reprezentačné štvrte verejných budov. Neskoršie zónovanie mesta predurčovala do určitej miery už od druhej polovice 18. storočia výstavba monofunkčných areálov, ktoré obsadzovali územie za hradbami alebo plochy pôvodného opevnenia. Neboli to len výrobné areály, ale aj kasárne či zdravotnícke zariadenia. Najmä výstavba kasární zažívala v druhej polovici 19. storočia historicky najväčší rozmach. Vzhľadom na väčšie priestorové nároky a zmenu v dispozičnom riešení kasární, ktoré sa menili z uzavretých štvorkrídlových stavieb s nádvorím na rozsiahle areály solitérnych budov pravidelne rozmiestnených v rámci pravouhlej osnovy, sa tieto zariadenia postupne premiestňovali z centier miest na perifériu. Tento vývoj sa najviac prejavil vo významných posádkových mestách, akými boli napríklad vtedajší Prešporok a Košice. V Košiciach sa kasárne od bezprostredného susedstva s hradbami lúčovito rozšírili na sever, juh aj západ mesta. V Prešporoku sa tento jav premietol do rozšírenia plôch využívaných armádou a stavebnými aktivitami armády na severovýchodnom okraji mesta.⁷

Obraz moderného mesta na území dnešného Slovenska ovplyvnili aj ďalšie špecifiká Uhorska, súvisiace s uplatňovaním štátnej moci aj s prirodzenou inklináciou jednotlivých mestských

6 Tamže, s. 30.

7 PASTOREKOVÁ 2015, s. 32-39.

spoločenstiev k určitým kultúrnym vzorom. Zatiaľ čo od polovice 19. storočia prakticky až do zániku monarchie sa Prešporok nachádzal pod silným vplyvom Viedne a Košice či Žilinu ovplyvňovala skôr Budapešť, po roku 1918 sa situácia zmenila. V Žiline aj v Košiciach sa začal prejavovať výrazný vplyv českej scény, najmä hlavného mesta krajiny, Prahy, zatiaľ čo v Bratislave bol stále silný skôr vplyv trojuholníka Viedeň – Budapešť – Brno. Vplyv spomínaných centier možno identifikovať na formálnych znakoch budov aj na prítomnosti diel architektov toho-ktorého kultúrneho okruhu v meste.

V druhej polovici 19. storočia ovplyvňovala podobu uhorských miest aj výstavba nových budov dovedy marginalizovaných konfesií, ako bola židovská či protestantská cirkev. Aj keď realizácia týchto diel začala už po tolerančnom patente, vrcholila až po rakúsko-uhorskom vyrovnaní (1867). Nové synagógy či kostoly reformovaných cirkví tak postavili práve na okraji historických jadier, na plochách zbúraného opevnenia, respektíve v novo regulovaných obytných štvrtiach na predmestiach. Viaceré z týchto stavebných akcií realizovaných v prvých desaťročiach 20. storočia sa stali významnými lokálnymi dominantami, ako to bolo napríklad v prípade neologickej synagógy v Košiciach (Lajos Kozma, 1929) a Žiline (Peter Behrens, 1931) alebo v prípade evanjelických kostolov v Trnave (Jozef Marek, 1924) a v Bratislave (Milan M. Harminc, 1933).

Presadzovanie špecifického národného maďarského štýlu v architektúre sa premietlo aj do výstavby nových školských budov na začiatku 20. storočia.⁸ Aj tie zväčša stavali na okraji historických jadier, v špecificky maďarskom secesnom slohu, ako to vidno napríklad v Bratislave (*Kráľovské gymnázium*, Ödön Lechner, 1908), Žiline (*Kráľovské reálne gymnázium*, Ambrus Orth a Emil Somló, 1912) či v Košiciach (*Gymnázium premonštrátov*, Alexander Baumgarten, 1905). Rovnaký architektonický výraz, ktorý úzko súvisel s posilňovaním maďarského národného sebedomia a presadzovaním myšlienky jednotného uhorského národa, bol charakteristický aj pre ďalšie verejné budovy a na začiatku minulého storočia významne poznačil obraz miest na území Slovenska.

Ani jeden z univerzálnych princípov vtedajšej výstavby miest sa však v organizme miest na území Slovenska neprejavil v čistej podobe. Vždy išlo o určitú mieru vzájomnej hybridizácie či nedokončenosti. Väčšina plôch, ktoré mestá získali po zbúraní opevnenia, sa parcelovala živelne, paralelne s procesom výstavby. Na Slovensku nenájdeme žiadnu realizáciu klasicistickej urbanistickej kompozície ani veľkorysé koncepcie moderného wagnerovského urbanizmu. Dokonca ani v najväčších vtedajších regionálnych centrách na území Slovenska, v Prešporke a v Košiciach, sa celostné riešenia neuplatnili. Prešporský hlavný mestský okruh bol fragmentovanou reakciou na viedenskú Ringstrasse, rovnako ako bola nábrežná promenáda vzdialenou odozvou reprezentačných budov na dunajskom nábreží vtedajšej Pešti. Jasne artikulovaným

8 Viac o maďarskom národnom štýle a jeho vplyve na architektúru na území Slovenska pozri napríklad: DULLA, Matúš – MORAVČÍKOVÁ, Henrieta. *Architektúra Slovenska v 20. storočí*. Bratislava : Slovart, 2002, s. 13-37.

veľkorysým mestským priestorom sformovaným na konci 19. storočia je len bývalá Promenáda na mieste južného opevnenia. Mestskú štruktúru v centre dnešnej Bratislavy tak najvýraznejšie ovplyvnila koncepcia pravouhlej urbanistickej osnovy, ktorá sa uplatňovala v rámci novej regulácie od začiatku 20. storočia. V Košiciach možno ako najvýraznejší počin hodnotiť vytvorenie sústavy mestských priestorov na severnom, západnom a južnom obvode historického jadra, ktoré roku 1868 spojili do mestského okruhu. Medzi nimi vyniká najmä západný bulvár s alejami stromov.

Pre výstavbu miest na Slovensku až do vypuknutia druhej svetovej vojny bol charakteristický skôr praktický, v postupnej modernizácii spočívajúci prístup k mestu. Práve také ponímanie urbanizmu bolo najpriateľnejšie pre stredoeurópske malomestské prostredie. Svoj podiel na tom mala aj skutočnosť, že väčšina vtedy pôsobiacich architektov či úradníkov štátnej a mestskej správy mala klasické vzdelanie, pri ktorom sa dôraz kládol na znalosť historickej architektúry a na tradičné chápanie tvorby mesta. Pragmatická výstavba miest na území Slovenska však súvisela aj s tým, že tieto predstavovali menej významné regionálne sídla v rámci habsburskej monarchie aj v rámci ČSR.⁹ Riadenie ich územného rozvoja nebolo prioritou uhorskej vlády ani vedenia Československej republiky. Mestské správy preto objednávali dokumentáciu len v závislosti od svojich finančných možností, značne obmedzených v porovnaní s vtedajšími metropolami habsburskej ríše či Československa. Prvé regulačné plány miest na území Slovenska tak vypracovali skôr menej významné osobnosti z budapeštianskeho, resp. viedenského prostredia. Územné plánovanie po roku 1918 tiež vyžadovalo určitú mieru inštitucionálnej podpory československých úradov. Ocitlo sa tak viac-menej úplne v rukách českých architektov pôsobiacich na Slovensku, ktorí svoju kariéru začali v štátnej službe, ako boli napríklad Alois Balán a Jiří Grossmann. Nezanedbateľný podiel na tom, že sa v urbanizme prvej polovice minulého storočia na Slovensku neuplatnili revolučné predstavy o modernom meste, ako ich nastolila európska architektonická avantgarda, mala aj skutočnosť, že v tom čase v slovenskej odbornej diskusii rezonovali len minimálne.¹⁰ Plánovanie miest na Slovensku ovplyvnili až v druhej polovici 20. storočia.¹¹

Koordinácia stavebnej činnosti a nástroje plánovania

Stavebnú činnosť v mestách, ako boli Prešporok či Košice, riadili od konca 18. storočia až do rakúsko-uhorského vyrovnania stavebné úrady patriace pod Uhorskú kráľovskú komoru či neskôr pod viedenské Dvorské stavebné riaditeľstvo.¹² Parceláciu pozemkov na novú výstavbu zabezpečovali mestskí zememerači v zmysle aktuálnych požiadaviek, s minimálnym

9 DUDEKOVÁ, Gabriela et al. *Medzi provinciou a metropolou. Obraz Bratislavy v 19. a 20. storočí*. Bratislava : Historický ústav SAV, 2012.

10 MORAVČÍKOVÁ, Henrieta. *Architekt Friedrich Weinwurm*. Bratislava : Slovart, 2014, s. 131.

11 Bližšie o územnom plánovaní v podmienkach Slovenska v 20. storočí pozri napríklad: DULLA – MORAVČÍKOVÁ 2012, s. 121-123 a 223- 224.

12 LUKÁČOVÁ, Elena – POHANIČOVÁ, Jana. *Rozmanité 19. storočie*. Bratislava : Perfekt, 2008, s. 14.

prihliadnutím na celkový obraz mesta či na dosah novej parcelácie na ostatné mestské časti. Parcelácia pritom zväčša prebiehala paralelne s prípravou projektov konkrétnych stavieb. Pragmatické požiadavky investorov tak bezprostredne ovplyvňovali budúcu podobu mesta. Nemohli tomu zabrániť ani stavebné štatúty miest, ktoré od konca 19. storočia upravovali podmienky prípravy a realizácie stavieb. Ich primárnym poslaním totiž bolo zaistiť bezpečnosť procesu výstavby a budúcej stavby. Určovali preto parametre projektovej prípravy, podmienky realizácie stavby a proces odovzdania budovy do používania. Aj keď zahŕňali aj predpisy o veľkosti, konštrukcii či materiáli budovy, na urbanistickú koncepciu mesta mali len malý vplyv.¹³

Formulovať predstavu o celkovej podobe mesta a usmerňovať jeho budúcu výstavbu bolo úlohou regulačných, respektíve smerných urbanistických plánov. Ich potrebu pociťovali mestské zastupiteľstvá už od 70. rokov 19. storočia, ale prvé smerné plány sa v prostredí slovenských miest objavili až na začiatku minulého storočia. Napríklad v Prešporke to bolo v prvom desaťročí, v Košiciach v druhom a v Žiline až v treťom desaťročí 20. storočia. Plánovanie moderného mesta sa tak stalo predmetom širšej odbornej diskusie na Slovensku až v podmienkach prvej Československej republiky. V tom čase vypísali rad súťaží na regulačné plány slovenských miest. Medzi najvýznamnejšie nepochybne patrila medzinárodná súťaž na základný regulačný plán mesta Bratislavy v roku 1929 či v tom istom roku vypísaná súťaž na základný upravovací plán Žiliny.¹⁴

V 20. rokoch 20. storočia došlo aj k celkovej zmene v koordinácii výstavby v mestách. Vtedy vznikali prvé regulačné komisie, ktorých úlohou bolo plánovať mesto s ohľadom na jeho celkový obraz a fungovanie. Práve z prostredia týchto komisií prichádzali aj požiadavky na včasnú reguláciu potenciálnych rozvojových plôch či na obstaranie regulačného plánu mesta. V Bratislave ustanovili Regulačnú a umeleckú komisiu pre mesto Bratislavu, rovnako ako pre obce Petržalku a Karlovu Ves v máji roku 1921. Štatút komisie schválilo mestské zastupiteľstvo v decembri 1923. Inšpiráciou na tvorbu štatútu, ako aj na prácu regulačnej komisie boli pritom najmä skúsenosti z fungovania Poradného regulačného zboru v Brne, kde mali architekti – aj vďaka profesorom nemeckej a českej Vysoké školy technickej – bezprostrednejší dosah na plánovanie mesta. Bratislavskú mestskú regulačnú komisiu viedol od roku 1924 až do 30. rokov 20. storočia architekt Eugen Barta, ktorý v tom čase pôsobil ako hlavný architekt mesta. Mestská regulačná komisia spolupracovala s Mestským stavebným výborom a posudzovala v podstate všetky stavebné zámery v meste. Popri zástupcoch rozličných úradov sa v komisii vystriedali aj takmer všetci významnejší architekti, ktorí v tom čase tvorili v Bratislave. Pôsoobil tam Alois Balán, Emil Belluš, Jiří Grossmann, Jindřich Merganc, Andreas Szőnyi, Klement Šilinger, Juraj Tvarožek, Franz Wimmer i Friedrich Weinwurm.¹⁵

13 Tamže, s. 101.

14 DULLA – MORAVČÍKOVÁ 2012, s. 122-123.

15 MORAVČÍKOVÁ 2014, s. 112.

V rovnakom čase zahájil svoju činnosť aj Štátny referát na ochranu pamiatok na Slovensku, ktorý sa primárne venoval súpisu pamiatok, ale dohliadal aj na výstavbu v historickom prostredí. Svojou činnosťou tak priamo ovplyvňoval aj mieru a formu novej výstavby. Predseda referátu Jan Hofman napríklad v súvislosti s bratislavským starým mestom nabádal, „*aby bratislavská verejnosť, majitelia domov i stavitelia revidovali svoje náhľady na ich adaptáciu*“.¹⁶ Dokonca aj inak progresívne naladený bratislavský architekt Alois Balán sa v tejto súvislosti prikláňal na stranu ochrancov histórie, keď poznamenal, že „*v starom meste nedajú sa ani stavať moderné domy*“.¹⁷ Medzi pracovníkmi regulačného oddelenia mesta sa však našli aj takí, ako bol napríklad architekt Kamil Gross, ktorí boli presvedčení, že „*nebude možno toto jadro zachovať tak, aby bolo akýmsi historickým múzeom*“, a že „*pocit disharmónie medzi modernou budovou a historickým okolím je iba subjektívum cítenia estetického, tkvejúce v nedostatočnom dobovom odstupe*“.¹⁸

Protichodné nálady, ktoré panovali v rámci odbornej diskusie, sa nevyhnutne premietli aj do plánovania a schvaľovania výstavby. V praxi tak nakoniec vyhrávali názory pragmatikov, v pozadí ktorých stáli tie najutilitárnejšie pohnútky, ako bola napríklad bezkolízna rýchla doprava. Priorizácia dopravy a dopravných systémov je badateľná aj na formulácii zadaní vtedajších urbanistických súťaží. Spomeňme aspoň pôvodný názov súťaže na regulačný plán Bratislavy, ktorý znel *Súťaž na základný regulačný plán a železničné riešenie mesta Bratislavy* alebo *Súťaž na vyriešenie všeobecného dopravného programu Veľkej Prahy*.¹⁹ Presvedčenie, že problémy mesta spočívajú ťažiskovo v jeho preťažení dopravou a že vyriešenie dopravných vzťahov ich odstráni, pretrvalo ako determinant mestského plánovania na Slovensku i v širšom regióne strednej Európy prakticky až do súčasnosti, pričom tunajšie mestá najdramatickejšie poznačilo v druhej polovici 20. storočia. „*Modernistické a avantgardné mestá vytvorili v tomto regióne len formu jednej veľkej križovatky*“, konštatoval na margo tohto procesu poľský literárny vedec Jakub Kornhauser.²⁰

Rozhodujúci vplyv na proces modernizácie miest na území Slovenska, rovnako ako väčšiny miest v tomto regióne, mal však diskontinuitný vývoj, kde sa štátne útvary a spoločenské zriadenia striedali v priebehu niekoľkých desaťročí a kde sa veľké abstraktné koncepcie, akými sú urbanistické plány miest, realizovali len veľmi ťažko. Mohli by sme dokonca konštatovať, že takmer všetky ostali vlastne neúspešné, čiže zostali z nich – z pohľadu ich pôvodných tvorcov – len zlomky, relikty. Je ich také veľké množstvo a stretávame sa s nimi tak často, že možno

16 HOFMAN, Jan. Úprava starého mesta v Bratislave. In *Slovenský staviteľ*, 1938, roč. 8, s. 37, citované podľa: MORAVČÍKOVÁ 2014, s. 120.

17 GROSS, Kamil. Ochrana pamiatok v Bratislave. In *Slovenský staviteľ*, 1938, roč. 8, s. 10, citované podľa: MORAVČÍKOVÁ 2014, s. 120.

18 GROSS 1938, s. 11, citované podľa: MORAVČÍKOVÁ 2014, s. 120.

19 SZALAY, Peter et al. *Moderná Bratislava 1918 – 1939*. Bratislava : Marenčin PT, 2014, s. 85-86.

20 KORNHAUSER, Jakub. Falsifying the City: Modernism and the Avant-garde. In *Herito*, 2016, roč. 8, č. 22 – 23, s. 140.

dôjsť k záveru, že reliktnosť a fragmentárnosť je vo výstavbe mesta vlastne principiálnejšia a častejšia než ucelenosť jeho plánovania. Avšak napriek opakovanej neschopnosti uchopiť plánovanie mesta v celej jeho zložitosti a doviest' také plány aj k celostnej realizácii, nemôžu urbanisti a architekti na túto ambíciu nikdy rezignovať.²¹

21 ANDRÁŠIOVÁ, Katarína – DULLA, Matúš – HABERLANDOVÁ, Katarína et al. Plánované neplánované mestá: moderné urbanistické koncepcie v tradičnej mestskej štruktúre. In *Architektúra & urbanizmus*, 2015, roč. 49, č. 3 – 4, s. 222 a 238.

Cituj:

MORAVČÍKOVÁ, Henrieta. Zrod moderného mesta: zmeny obrazu slovenských miest druhej polovici 19. a prvej polovici 20. storočia In *Forum Historiae*, 2016, roč. 10, č. 2, s. 1-11. ISSN 1337-6861.

...

Prof. Dr. Ing. arch. Henrieta Moravčíková je vedúca Oddelenia architektúry na Ústave stavebníctva a architektúry Slovenskej akadémie vied. Prednáša dejiny architektúry na Fakulte architektúry Slovenskej technickej univerzity. Venuje sa teórii, histórii a kritike architektúry 20. a 21. storočia. Je editorkou a členkou redakčnej rady vedeckého časopisu *Architektúra & Urbanizmus*. Publikovala niekoľko monografií, desiatky štúdií a kritik o architektúre 20. a 21. storočia. Pripravila viacero domácich i zahraničných architektonických výstav. Je spoluautorkou rozsiahlej knižnej publikácie *Architektúra Slovenska v 20. storočí* (Bratislava 2002) a zostavovateľkou prvej súhrnnej monografie o slovenskej architektúre *Architektúra na Slovensku: stručné dejiny* (Bratislava 2005). Roku 2014 vyšla jej ostatná rozsiahla monografia *Friedrich Weinwurm architekt/architect*. Kontakt: moravcikova@savba.sk