



Historické súvislosti vodnej dopravy



Historické súvislosti vodnej dopravy

Juraj Janto (ed.)

**Slovenské technické múzeum
2024**

Historické súvislosti vodnej dopravy

Zborník z konferencie *Voda v kultúre a spoločnosti. Fenomén kultúrneho dedičstva v spoločnosti – dejiny, súčasný stav a perspektívy VI*, konanej 24. – 25. septembra 2024 na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.

Zostavovateľ

Mgr. Juraj Janto, PhD.

Recenzenti

Doc. PhDr. Hana Hlôšková, CSc.

Doc. Mgr. Miroslav Palárik, PhD.

Jazyková úprava

Doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD. (slovenské texty)

Mgr. Lenka Vargová, PhD. (anglické texty)

Text v českom jazyku neprešli jazykovou úpravou.

Grafická úprava

Aleš Marenčík

Obrázok na obálke: Prievoz pod Strečnom 1835 (bližšie s. 46).

Ako elektronickú publikáciu vydalo Slovenské technické múzeum, Košice 2024.

Zborník vyšiel v rámci riešenia projektu VEGA (č. 1/0698/22) *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia* na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.

OBSAH

Table of Content

Úvod. Historické súvislosti vodnej dopravy	4
<i>Introduction. Historical background of water transport</i>	
Juraj Janto	
<i>Keď voda tečie s vínom. Návrhy na prepojenie svetového obchodu cez Uhorsko prostredníctvom využitia riečnej dopravy v diele Gregora Berzeviczyho</i>	6
<i>When the water flows with the wine. Suggestions for linking world trade through Hungary through the use of river transport in the work of Gregor Berzeviczy</i>	
Miroslava Lazníová	
Gróf Móric Beňovský: najväčší slovenský moreplavec novoveku a autor projektu navigačného prepojenia Viedne / Prešporuku s Jadranom	17
<i>Count Benyowsky: the greatest Slovak navigator of the Modern Age and the author of the navigation network project between Vienna / Pressburg and the Adriatic sea</i>	
Miroslav Musil	
Príspevok k dejinám regulácie Dunaja v Bratislave v 18. a 19. storočí	29
<i>A contribution to the history of the regulation of the Danube in Bratislava in the 18th and 19th centuries</i>	
Peter Kašiak	
Kompy a prievozy v okolí Žiliny v 18. a 19. storočí	43
<i>Ferry rafts and ferry boats in the vicinity of Žilina in the 18th and 19th centuries</i>	
Peter Šimko	
Hmotné a nehmotné lodnícke a lodiarske dedičstvo na slovenskom úseku Dunaja	58
<i>Tangible and intangible boatmen and shipbuilding heritage on the Slovak section of the Danube</i>	
Ľuboš Kačírek	
Muzea a voda v kultúre spoločnosti jako součást <i>public history</i>	74
<i>Museums and water in the culture of society as part of public history</i>	
Jan Dolák	
Spomienky lodníkov	
<i>Memories of boatmen</i>	
Adelaida Mezeiová: Zo spomienok kadeta na ľadovú zimu 1963/1964	85
Pavol Kara: Môj lodnícky krst	88
Ladislav Cigánek: Lodnícky krst na Dunaji	89

Keď voda tečie s vínom. Návrhy na prepojenie svetového obchodu cez Uhorsko prostredníctvom využitia riečnej dopravy v diele Gregora Berzeviczyho

Miroslava Lazníová

Abstract

When the water flows with the wine. Suggestions for linking world trade through Hungary through the use of river transport in the work of Gregor Berzeviczy

The Hungarian Enlightenment scholar Gregor František Berzeviczy (1763-1822) was the first Hungarian economist and national economist to address the state of the Hungarian economy, industry, trade, and socio-economic issues in his economic works. One of his most cited proposals is the use of river flows to transport goods from or through Hungary north to the Baltic Sea and south to the Adriatic. In his efforts to improve Hungary's foreign trade, he paid much attention to the trade in Hungarian wine and its possible transportation. He drew on his own experience in making two personal trading expeditions from Veľká Lomnica in Spišská Stolica to Gdańsk and Warsaw in order to demonstrate that the watercourses along this route, from the Poprad and Dunajec rivers to the Vistula, were suitable as fast and economical trade routes for the transport of goods. However, the reality was not so clear-cut, and Berzeviczy encountered many shortcomings during his expedition that hindered smooth transport, especially via the Hungarian rivers. The work of G. F. Berzeviczy can thus be seen as a source which partly offers information on the state and use of Hungarian rivers at the turn of the 19th century, but above all offers suggestions for their effective use for the benefit of the Hungarian economy and trade.

Keywords: Berzeviczy, Hungarian rivers, Hungarian wines, trade, transport

Klíčov^é slová: Berzeviczy, uhorské rieky, uhorské vína, obchod, doprava

Kontakt

PhDr. Miroslava Lazníová, Katedra histórie, Filozofická fakulta Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici, Tajovského 40, 974 01 Banská Bystrica, e-mail: mlazniova@umb.sk

Úvod

Osvietenský panovníci 18. storočia sa prostredníctvom množstva reforiem horlivo usilovali zmodernizovať svoje krajiny. Výnimkou nebola ani rakúska monarchia, v ktorej sa pod vládou Márie Terézie a Jozefa II. začala systematicky budovať moderná štátna byrokracia zahŕňajúca aj dovtedy zanedbávané oblasti. Dôkazom toho bolo zavádzanie reforiem s cieľom zlepšenia situácie ako obyvateľstva, tak i štátnej pokladne či obratnyschopnosti krajiny. Okrem mnohých iných nariadení boli dôležité aj reformy hospodárstva, týkajúce sa obchodu a výroby v krajine, colnej politiky, správy financií, vyberania mýt a v tejto súvislosti i stavu dopravnej infraštruktúry, ku ktorej neodmysliteľne patrí aj riečna doprava.

O tejto forme dopravy sa zmieňoval aj uhorský osvietenec Gregor František Berzeviczy (1763 – 1822), ktorý relatívne dobre poznal Uhorsko, jeho prírodné podmienky a tiež dopravnú infraštruktúru. Pochádzal z Veľkej Lomnice, ale počnúc rokom 1781 až do roku 1795 sa viac-menej zdržiaval mimo územia Spiša. V Uhorsku navštívil okrem iných aj dôležité centrá, ako Bratislava, Viedeň, Budapešť či Oradea a na ceste po západnej Európe to boli nemecké krajiny, Francúzsko, Rakúske Nizozemsko a Anglicko. V roku 1787 sa vrátil do Uhorska a po krátkom pobyte na Spiši sa zdržiaval v Pešti, kým nezískal prácu ako súdny zapisovateľ pri vojsku v Belehrade (Lazniová 2022: 132). Tu sa začal prvýkrát zaoberať problematikou vodnej prepravy, ktorú neskôr vypracoval v sérii štúdií. Dokonca vyhlásil, že sa môže stať obchodníkom a zaujímali ho ceny viacerých produktov, ktoré by mohol prevážať po vodných tokoch.¹ Plť si chcel prenajať z liptovského komorského panstva v (Liptovskom) Hrádku a tým by zariadil prepravu.² Túto myšlienku zrejme prevzal od dozorca lodnej prepravy, inžiniera Jozefa Kissa (Kiša; 1748 – 1813), ktorý sa mal stať aj jeho obchodným spoločníkom a zohral významnú úlohu pri vybudovaní najväčšieho hospodárskeho projektu Európy (Balázs 1967: 144).

G. F. Berzeviczy sa ako prvý uhorský ekonóm a národohospodár vo svojich ekonomických dielach zaoberal stavom uhorského hospodárstva, priemyslu (hospodárstva), obchodu, ale aj sociálno-ekonomickými otázkami. V jeho návrhoch veľmi často rezonuje práve využívanie riečnych tokov na prepravu tovaru z Uhorska, alebo cez Uhorsko na sever k Baltskému moru a na juh k Jadranu.³ Berzeviczyho spisy sú ovplyvnené myšlienkami zakladateľa modernej ekonómie Adama Smitha a jeho diela *Bohatstvo národov* (Smith 1977/1776).⁴ Cieľom tohto príspevku je priblížiť jeho návrhy, ale predovšetkým predstaviť jeho praktické skúsenosti so splavovaním niektorých uhorských riek, ktoré publikoval nielen v spisoch, ale aj v dobovej tlači v podobe rozsahom krátkych správ zo svojich ciest. Tie boli publikované v periodiku *Vaterländische Blätter* v auguste 1808 a v januári 1813 a neskôr znova v roku 1821 v *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern* (Csaplovics 1821: 118-123).

¹ Magyar Nemzeti Levéltár (MNL), Berzeviczy család Kakaslovníci Ága, P 53; Levelek. 1789/b; 15. november. Zaujímal sa predovšetkým o ceny solených rýb, roztaveného hovädzieho tuku, kyslej kapusty, pálenky, syra, hrášku, šošovice a podobných potravín s presným označením množstva.

² MNL, Berzeviczy család Kakaslovníci Ága, P 53; Levelek.1789/b; 15. november.

³ *Ansicht des asiatisch-europäischen Welthandels nach dem jetzigen Zeitbedürfnis betrachtet* (1808), *Ansichten über den Welthandel* (1808), *De commercio septemtrionali Hungarico* (1809), *Von dem nordischen Handel der österreichischen Monarchie* (1816) atď.

⁴ V roku 1977 bolo Smithovo dielo znova publikované na 754 stranách a v českom preklade vyšlo ako: Smith, A. (2017). *Bohatství národů*. Praha: Liberální institut.

Rieky sú neodmysliteľnou a dôležitou súčasťou každej krajiny, pričom sú úzko späté s osídlením, a teda priamo s obyvateľmi. Preto je prirodzené, že ľudia oddávna hľadali možnosti nielen na ich skrotenie, ale aj na ich efektívne využívanie. Už v 17. storočí zmenila chápanie prírody spoločnosťou revolúcia v prírodnej filozofii. Osvietenský mysliteľ Denis Diderot v 18. storočí zastával názor, že prežívanie druhu závisí od jeho schopnosti „koexistovať“ so stále sa meniacou prírodou. A teda naše prežitie závisí od úspešnej adaptácie na meniace sa prírodné prostredie, ktoré je jediným a konečným prirodzeným zdrojom normatívnych hodnôt. Pre Paula Heinricha Holbacha bol ľudský život produktom prírody a bol podriadený jej zákonom. Jediná možnosť, ako pozdvihnúť ľudstvo, je študovať prírodu, ktorá je jedinou príčinou a sídlom všetkého, čo sa nás týka a dotýka (Störing 2000: 281-283). Napokon, Berzeviczy v jednej zo svojich správ uviedol: „ (...) už dávno som sa rozhodol, že to urobím sám; pretože to musíte urobiť sami, vyskúšať, podniknúť to, čo chcete vedieť presne, určite, správne“ (Berzeviczy 1813: 1).

V roku 1795 sa síce natrvalo usadil vo svojom veľkolomnickom kaštieli na Spiši, ale už v roku 1796 znova vycestoval a podnikol obchodnú cestu na sever cez Krakov a Varšavu až do Gdanska. Túto Berzeviczyho trojmesačnú výpravu možno považovať za jeho prvý praktický pokus obnoviť prerušené obchodné styky medzi spišskou a poľskou oblasťou. Do Krakova dorazil 2. augusta vo večerných hodinách, zdržal sa tam štyri dni a 7. augusta vyrazil do Varšavy, pričom cesta mu trvala 6 dní a do cieľa prišiel 13. augusta popoludní (Gaal 1909: 62-63). Berzeviczy ju absolvoval jednak plavbou na plti po riekach Poprad, Dunajec či Visla, ale i presunom na drevenom voze po spevnených cestách. Hoci bola výprava mimoriadne náročná a pomerne nebezpečná, on sám ju hodnotil ako úspešnú (Derfiňák 2002: 136-138). Napriek tomu, že počas tejto výpravy niekoľko sudov spadlo do rieky, rozbilo sa na skalách a víno sa vylialo do rieky, čím utrpel isté straty, osobne vyviezol do Krakova svoje prvé sudy tokajského vína. Myšlienka zefektívniť toto odvetvie obchodovania ho sprevádzala už od čias štúdia v Göttingene, keďže práve obchod s vínom tvoril najväčšie príjmy jeho veľkostatku.

Poznatky a skúsenosti z tejto expedície zapracoval do svojho najvýznamnejšieho ekonomického diela *O obchode a priemysle* (hospodárstve) *Uhorska*, ktoré bolo vydané o rok neskôr, v roku 1797, v latinčine pod názvom *De commercio et industria Hungariae* a pre veľký úspech bolo publikované v nemeckom preklade v roku 1802 s názvom *Ungarns Industrie und Commerz*.⁵ Spis obsahuje jedenásť kapitol. Berzeviczy v diele ponúkol hĺbkovú analýzu situácie a pomerov uhorského hospodárstva.

Z hľadiska témy je pre nás zaujímavá sčasti štvrtá kapitola, ktorá sa zaoberá obchodovaním s uhorskými výrobkami, pričom autor tu venoval veľký priestor obchodu s vínom. Berzeviczy predpokladal, že obchodom s vínom mohlo Uhorsko ovládnuť severnú Európu. Hoci na sklonku 18. storočia bolo toto obchodné odvetvie na ústupe, predtým boli uhorským vínom zásobované Poľsko, Sliezsko, Prusko, Švédsko či Rusko (Berzeviczy 1802: 24). Jasne popísal aj nepriaznivé vplyvy brániace rozvoju uhorského obchodu,

⁵ Známý je aj neskorší maďarský preklad uverejnený v budínskych *Tudományos Gyűjtemény* VIII. Buda 1818; do nemčiny dielo preložil Karl Georg Romy a tlačou bolo vydané v roku 1802 vo Weimare.

akými boli nevýhodné colné poplatky, zdanenie a tiež vojnové konflikty. Berzeviczy teda hľadal možnosti efektívneho spôsobu obchodovania a jedným z riešení bolo zníženie nákladov na dopravu.

Nevyhovujúci stav ciest v Uhorsku bol však aj v druhej polovici 18. storočia prekážkou plynulosti vnútorného obchodu. Spôsobu dopravy v Uhorsku venoval Berzeviczy v uvedenom spise ôsmu kapitolu, pričom sa podrobnejšie venoval stavu riečnej dopravy na riekach prepájajúcich všetky regióny monarchie navzájom, ale i okolité štáty. Riečnu dopravu porovnával s dopravou na obdobných nemeckých riekach, ktoré uvádzal ako pozitívny príklad. Mnohé uhorské rieky neboli vhodné na splavovanie pre neudržiavané korytá. Medzi tie lepšie patrila Dunaj, na ktorom bola doprava najrozvinutejšia. Podľa Berzeviczyho „... *Dole idú lode ľahko, hore sú ťahané zo Semlinu do Földváru ľudmi kvôli nízkym brehom, na ktorých sa nedajú upevniť oficiálne vlekoviská, z Földváru do Pressburgu koňmi alebo volmi. Podnik lodnej dopravy u nás ešte nie je tak ďaleko, aby po Dunaji mohli jazdiť lode s plachtami,.... Lodná doprava na Dunaji je veľmi sťažená vodnými kmeňmi, mlynmi a zanedbanými vlekoviskami. Bolo by potrebné, keby sme mali skúsenejších lodníkov, lepší a silnejší spôsob stavby lodí*“ (Berzeviczy 1802: 87-88).

Ďalšou z riek, ktoré vo svojom diele podrobnejšie opísal, je Tisa. „*Tisa je splavná plťami a v dolnej polovici aj väčšími loďami. Hoci je jej koryto hlboké, predsa spôsobuje rozľahlé povodne na území Dolného Uhorska. Z Tokaja sem tečie tak pomaly, že za hodinu prejde sotva 1 000 siah. Toto močaristé viaznutie spôsobuje mierny spád a jej časté a veľké klukatenie. Zdola po Segedín sú vlekoviská, z ktorých sú ťahané lode čiastočne koňmi, čiastočne ľudmi proti prúdu. Vyššie Segedínu nemá Tisa na viacerých miestach žiaden breh, prechádza do rybníkov a močiarov a v šašine a trstí a v rozľahlej vodnej ploche je jej tok sotva viditeľný. Do Segedínu sa z oblasti Marmarošu a Berežu priváža drevo a soľ, zo Segedínu sem tabak*“ (Berzeviczy 1802: 88).

V ceste po uhorských riekach smerom na juh pokračoval opisom ďalších riek, pričom jeho cieľ je jasný – pobrežie Jadranského mora. Za kľúčovú na tejto ceste považoval aj chorvátsku rieku Kupa. „*Ak by mala rieka Kulpa [Kupa – pozn. autorky] menej náročné splavovanie, tak by spojila hlavné časti Uhorska s Jadranským morom. Teraz sa na nich vyváža hlavne ovocie a segedínsky tabak. Rovnaké lode, ktoré prevážajú naše produkty do Karlstadu [Karlovac, Chorvátsko – pozn. autorky], by mohli vziať spiatočný náklad zahraničného tovaru a tak znížiť náklady na prepravu, keby pre nás nebol zahraničný obchod taký ťažký*“ (Berzeviczy 1802: 89).

Okrem uvedených bolo v Uhorsku mnoho ďalších splavných riek, ako napríklad Mura, Dráva, Hron, Váh, Mureš, Bodrog a iné, ktoré uľahčovali vnútornú prepravu v rámci krajiny (Berzeviczy 1802: 89).

Za vhodné riešenie, ktoré by podporilo uľahčenie dopravy, považoval vybudovanie kanálov. Prvé kanály v Uhorsku sa začali budovať už na začiatku 18. storočia, pričom bolo vypracovaných viacero návrhov na prepojenie riek Dunaj, Tisa, Sáva, ale tiež Váh,

Poprad, Hornád atď. (Berzeviczy 1802: 90). V roku 1780 vyššie spomínaní bratia Jozef a Gabriel Kissovci vypracovali projekt na výstavbu Veľkého báčskeho priepľavu smerujúceho z Bezdanu (na Dunaji) do Bečeja (na Tise). Bratia Kissovci boli prví architekti, ktorí odvodnili močiare v oblasti Báčky a vybudovaným kanálom odvedli vodu do Tisy. Na realizáciu svojho veľkého projektu založili akciovú spoločnosť. Boli nielen vynikajúcimi inžiniermi, ale patrili aj medzi najväčších podnikateľov 18. storočia (Kanalska mreža u Vojvodini). V roku 1792 získali licenciu na vybudovanie odvodňovacieho a dopravného kanála medzi Monostrom (dnes Bački Monoštor, Srbsko) a Földvárom (dnes Bačko Gradište, Srbsko) a 6. mája 1793 sa vďaka podpore panovníka začala výstavba tzv. Františkovo kanála (Kanalska mreža u Vojvodini). Vybudovaný mal byť v dĺžke 14,5 míle so štyrmi priepustmi, ktoré mali skrátiť domácu prepravu o 40 míľ a o toľko viac odľahčiť cenu a čas prepravy (Berzeviczy 1802: 91). Práce na projekte boli ukončené v roku 1801. Dodnes je súčasťou systému kanálov Dunaj – Tisa – Dunaj, ktorý je považovaný za jeden z najväčších inžinierskych projektov v 18. storočí vybudovaných v Uhorsku.⁶ Zároveň bol najdrahším hospodárskym dielom rakúskej monarchie, ale aj celej Európy.⁷ Gregor Berzeviczy tento projekt poznal už v začiatkoch, a to z čias svojho pôsobenia v Belehrade v rokoch 1789 – 1792 (Lazniova 2022: 135).

Vo svojom spise ďalej uvádza aj projekty na ďalšie kanály, pričom Tereziánsky kanál, prepájajúci Dunaj so Sávou, mal byť dlhý 11,5 míle, Karlovacký kanál mal prepojiť Sávu s Dobrou a pokračovať do Brodu. „*Brod je vzdialený iba 5 kilometrov od Jadranského mora, a preto je prepojený tromi hlavnými trasami, ktoré vedú k uhorským prístavom Fiume, Bucharí a Porta. Z druhej strany mal nadväzovať Temešvársky kanál,⁸ a týmto spôsobom mal byť prepojený Banát a oblasti Sedmohradska cez Mureš, Uhorsko cez rieky Tisa a Dunaj, Chorvátsko a Slavónsko prostredníctvom Sávy, Drávy a Muru, a tak aj všetky časti Nemecka, ktoré sú na trase týchto riek, mali byť v prepojení s Jadranským morom*“ (Berzeviczy 1802: 91-92).

Predpokladal, že ak sa toto dielo úspešne uskutoční, tak celý levantský a jadranský obchod získa nový obrat, pričom k tomuto plánu navrhoval pridať prepojenie Tisy s riekou Poprad, a to v oblasti medzi Tokajom a Ľubotínom obchodnými cestami po súši cez Košice a Prešov. Takto by sa mohli vyvážať uhorské produkty po rieke Poprad z Ľubotína, ďalej po Visle do Varšavy a do Gdanska, čím by sa prepojilo Baltské more cez Poľsko a Uhorsko s Jadranom (Berzeviczy 1802: 92). Bol presvedčený, že vzhľadom na svoju lokáciu sú na obchodovanie so severom najvhodnejšie rieky Visla, Poprad a Dunajec, po ktorých by mohlo Uhorsko privážať tovar zo severných štátov a vyvážať tam svoje produkty (Berzeviczy 1802: 124). Pri myšlienke obchodovania s Európou a vyvážania uhorských produktov k týmto riekam pripája aj riekou Odru.

⁶ Hydrosystém Dunaj – Tisa – Dunaj dnes dosahuje dĺžku 960 km, pričom sieť kanálov má 649 km. Jeho predchodcom je Veľký báčsky kanál/Františkovo kanál s dĺžkou 114 km, ktorý sa tiahne sa od Báčskeho Monoštra po Báčske Gradište a vybudovaný bol v rokoch 1793 – 1801.

⁷ Aj Kornel Stodola (1886 – 1946) vkladal veľké nádeje najmä do Dunaja a jeho slovenských prístavov. „Akčný rádius bratislavského prístavu musí siahať po samú Indiu,“ zdôrazňoval v poslanceckej snemovni. „Železná nevyhnutnosť nás prinúti nielen k vybudovaniu Rýnsko-dunajského kanála, ale aj k stavbe kanála Dunaj – Labe – Odra – Visla, ktorý po elektrifikácii našich dráh umožní vývoz uhlia z ostravskej panvy, zachráni náš priemysel a otvorí nám lacnú vodnú cestu na odbytové trhy poľské a ruské.“

⁸ Kanál z Temešváru do Kľenu s dĺžkou 70 km sa začal hĺbiť v roku 1718. Ďalšie boli vybudované o polstoročie neskôr, a síce v Báčke medzi Kulou a Vrbasom a v roku 1787 medzi Sivickou a Vrbasom.

Berzeviczyho inšpiráciu v potrebe vytvoriť systém komerčných kanálov nachádzame u Adama Smitha, ktorý vo svojom *Bohatstve národov* okrem iného poznamenal, že obchod po rieke, ktorá preteká viacerými štátmi a až potom ústi do mora, neprichádza celkom do úvahy, pretože je vždy ovládaný tým národom, ktorý by mohol brániť komunikácii medzi hornými a prímorskými krajinami (Smith 2007: 21). Ako príklad uviedol práve Dunaj pretekajúci viacerými krajinami Európy, ktorého „*splavovanie je pre rozdielne štáty z Bavorska, Rakúska a Uhorska veľmi málo užitočné v porovnaní s tým, aké by bolo, keby niektorý z nich vlastnil celý jeho tok, až kým sa nevlieva do Čierneho mora*“ (Smith 2007: 21). Preto bolo Berzeviczyho prioritou zvýšiť splavnosť riek vo vnútri monarchie so zreteľom na ich výhodnú geografickú polohu, ktorá zabezpečovala dostupnosť k strategickým obchodným uzlom ako na juhu, tak i na severe monarchie.

V čase rusko-francúzskej vojny v roku 1807 absolvoval ďalšiu cestu do Varšavy. Jeho cieľom bolo znova preskúmať možnosť realizovania obchodnej cesty medzi Uhorskom a severnou Európou. Predpokladal, že tento obchod mohol Uhorsku priniesť veľké výhody, avšak necítil sa dostatočne finančne zabezpečený na to, aby tento problém mohol skúmať počas dlhodobého pobytu v cudzine. Túto expedíciu podnikol v apríli a máji. Na financovanie svojej cesty naložil na plte sto sudov tokajského vína, ktoré plánoval predať vo Varšave (Gaal 1909: 70). Na pltiach sa chcel plaviť znova po Poprade, Dunajci a Visle. Aj skúsenosti z tejto výpravy neskôr využil pri obchodovaní a vo svojej publikačnej činnosti.

Úryvok z Berzeviczyho zápiskov z tejto cesty, poskytujúci dôkazy o autorovom bystrom vnímaní a dôkladnej znalosti hospodárskych a prírodných podmienok, bol po Berzeviczyho návrate publikovaný v roku 1808 vo *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat* pod názvom *Fragmenty z denníka pána Gregora von Berzeviczyho na jeho ceste do Varšavy v apríli a máji 1807* (Bruchstücke aus dem Tagebuche des Herrn Gregor von Berzeviczy auf seiner Reise nach Warschau im April und May 1807).⁹ Už v úvode tejto krátkej správy v dobovej tlači Berzeviczy o uhorskom obchode so severom napísal: „*Som presvedčený, že jedného dňa to bude pre našich potomkov bohatá zlatá baňa, ba dokonca viac ako zlatá baňa, pretože skutočným bohatstvom štátu nie je zlato a striebro: to je len jeho znakom*“ (Berzeviczy 1808: 242). Aj v tomto jeho výroku nachádzame inšpiráciu u Smitha. Túto expedíciu však sprevádzali rôzne komplikácie. Plavbu na rieke Poprad im komplikovalo množstvo vodných mlynov, ktoré prekážali pri plavbe, ale už za Plavčom sa rieka uvoľnila a rýchly prúd unášal plte až do Dunajca a potom ďalej do Visly (Berzeviczy 1808: 242).

Posledný mlyn bol pri Plavči a odtiaľ tiekol Poprad prudko medzi skalami pri Mníšku nad Popradom, kde bola uhorsko-haličská colnica, až do Nového Sonču, kde sa vlieva do Dunajca (Berzeviczy 1808: 242). Ďalej sa Dunajec vlieva do Visly neďaleko mesta Opatowiec. Keď Poprad, zvlášť v jarných mesiacoch, stúpá prostredníctvom prítokov z tatranských potokov, dokázal narobiť veľa škôd, „*najmä ak sú pltníci opití, čo je častý prípad; ak je príliš malý, tak ostanete tu a tam uviaznutí na prečnievajúcich skalách*“

⁹ Príspevok bol neskôr v skrátenej podobe publikovaný aj ako *Wasserfahrt vom Zipser Comitatz nach Warsaw im Aprill und Mai 1807. (1821)*. In: *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I*. Wien: Anton Doll, s. 118-120.

(Berzeviczy 1808: 242). Avšak všetky tieto problémy sa podľa Berzeviczyho dali odstrániť s využitím minimálnych nákladov. Zároveň sú zaujímavé aj jeho poznámky o spišských lodníkoch a pltníkoch, pre ktorých by otvorenie obchodných ciest smerom na sever malo veľký ekonomický význam a rovnako výhodné by to bolo aj pre obchodníkov, nakoľko v tom čase boli náklady na dopravu tovarov po vode omnoho nižšie, ako keď sa tovar prepravoval po súši (Derfiňák 2010: 32). Najviac spišských povozníkov – pltníkov bolo v Hniezdnom, Starej Ľubovni a Chmeľnici, pričom plte sa skladali v Podolínci (Pudlein), Hniezdnom (Guiesen), Starej Ľubovni (Lublau), Chmeľnici (Hopgart), Plavči (Palvesa) a Ľubotíne (Lubotin), kde sa zviazali dokopy dve a dve za sebou s názvom trata (nemecky die Tratte, poľsky trawta – plť) (Berzeviczy 1808: 242-423). U pltníkov veľmi kritizoval nielen alkoholizmus, ale aj ich silnú poverčivosť, ktorá bránila mnohým vylepšeniam a tým zefektívneniu a uľahčeniu ich práce. Napríklad pri plavbe na Visle, ktorá bola „široká, kalná a lenivá rieka, a preto by bol pohon bočnými veslami veľmi vhodný. Ale lodníci sa nenechajú nahovoriť na žiadne vylepšenia; sú plní povier a predsudkov: jazdu v noci aj pri najjasnejšom mesačnom svite považujú za hriech; postia sa prísne, no o to viac pijú“ (Berzeviczy 1808: 243).

Podľa Berzeviczyho poznámok cesta zo Starej Ľubovne do Varšavy trvala zhruba desať dní a pri nepriaznivom počasí aj tri týždne, pričom v noci sa nejazdilo a plte boli pevne pripevnené k brehom (Berzeviczy 1808: 243). Brehy Visly boli husto obývané, rieka mala málo vodného vtáctva a málo rýb, oveľa menej ako Tisa a Dunaj. Ďalej opísal rieku San, ktorá sa vlieva do Visly pod Sandomirskom, pričom tento kraj siahajúci po Visle nahor až po Krakov označil ako veľmi úrodný na obilie a pšenicu. Pristavil sa aj pri mestách Kazimierz, Puławy či Karczew.

Po príchode do Varšavy však Berzeviczy zistil, že jeho predpoklady neboli správne. Stále aktuálne vysoké dane na uhorský tovar boli natoľko deštruktívne, že to ohrozovalo celý uhorský obchod s vínom. Berzeviczyho v tej chvíli najväčšmi mrzelo, že so sebou vzal svoje najlepšie vína (Berzeviczy 1808: 244). Napriek neľahkej situácii dosahoval obchod s uhorským vínom isté úspechy, pričom podľa desaťročného priemeru predstavoval v tom čase ročný vývoz uhorských vín 800 694 ríšskych zlatých, čo autor pokladal za jasný dôkaz vynikajúcej kvality uhorského vína (Berzeviczy 1802: 29).

Na jeho ďalší rozsiahlejší spis obsahujúci aj poznámky o využívaní uhorských riek nebolo potrebné dlho čakať. Po príchode zo severu v roku 1808 vydal v Pešti dielo *Ansichten des asiatisch-europäischen Welthandels* (Názory na ázijsko-európsky obchod).¹⁰ V tomto spise opäť vyjadril svoje presvedčenie, že uhorská doprava za určitých podmienok mohla spojiť Baltské more s Jadranským cez Odru, Vislu, Dunajec, Poprad, Hornád, Tisu, Dunaj, Drávu a Sávu. Tak, ako vyplýva už z názvu spisu, v tomto diele rozšíril svoje úvahy o rozšírení uhorského obchodu na východ. Dôležitým prepojením ostala rieka Dunaj, ktorá poskytovala dopravu uhorského tovaru až do Ázie a východnej Indie a opačne. Zriadenie veľkého združenia obchodníkov v prístavoch a nákladiskách s pomocou štátu by podnietilo organizovanie výskumných expedícií do

¹⁰ MNL, Berzeviczy család Kakaslovníci Ága. P 135, 127 c/41 Über den Asiatisch Europaeischen Welthandel. Pest, 1808.

týchto vzdialených provincií; organizovali by sa trvalé sídla, vďaka spomínanej úprave riek a ciest by všetka doprava z východnej Indie, Číny, Arábie, Perzie a Turecka do Ázie pomaly prechádzala cez rakúske a ruské impérium, z čoho by ťažila celá Európa (Kautz 1877: 21). Berzeviczy teda na začiatku 19. storočia sčasti teoreticky opísal strategický význam Suezského prieplavu tak, ako ho poznáme v súčasnosti.

Berzeviczyho výpravy do Poľska sú relatívne dobre zaznamenané a sám autor sa o nich často zmieňoval vo svojich spisoch. Odbornej verejnosti však doteraz unikala ďalšia Berzeviczyho expedícia, a síce splavovanie rieky Váh. Krátku správu o nej publikoval s názvom *Vodná cesta (splavovanie) po Váhu* (Die Wasserfahrt auf der Waag) v roku 1813 vo *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*.¹¹ Z jeho správy sa dozvedáme, že cestu podnikol v júni 1812 po dokončení sejby, ktorá prebehla s veľkými ťažkosťami spôsobenými nedostatkom krmiva (Berzeviczy 1813: 1). Prvé miesto, ktoré spomenul, je Liptovský Hrádok, pričom by ho podľa Berzeviczyho „nemal bezpochyby vynechať nikto, kto príde do týchto oblastí“ (Berzeviczy 1813: 1).

Jeho opisy jednotlivých častí cesty cez uhorské stolice dýchajú skutočným nadšením, ktoré sa začalo už v Liptovskej stolici jeho riadkami: „*Splavovanie Váhu širokým údolím Liptovskej stolice je naozaj veľmi krásne. Na pekne postavenej plti letíte dolu rozbúrenou riekou – napravo snehové žulové pohorie – naľavo nie oveľa nižšie vedľajšie odvetvie vápencového pohoria – oba brehy posiate dedinami a vidieckymi domami šľachty, obrovská rozmanitosť výhľadov – na oboch brehoch je život a pohyb veľmi značného obchodu s drevom, ktorý sa na tejto rieke tiahne až k Dunaju a ďalej až k Belehradu – plyniete teda rýchlo ako šíp s neustálou zmenou prekvapivých výhľadov dolu do Ružomberka, kde sa oválny horský kruh uzatvára a Váh si razí cestu úzkymi horskými roklami do Turčianskej stolice*“ (Berzeviczy 1813: 2).

Spomenul aj niekoľko ďalších miest ležiacich na brehoch Váhu, medzi inými Žilinu, Trenčín, Hlohovec, Sereď či Komárno. Pri jednotlivých mestách dokonca uviedol aj významné šľachtické a magnátske rody a ich veľkolepé sídla. Ako zaniatený národohospodár v niekoľkých riadkoch v krátkosti priblížil aj vážsky obchod s drevom (Berzeviczy 1813: 2). Zaujímavá je tiež jeho poznámka o obdivuhodnom drevenom moste pri Sučanoch, ktorý videl počas svojej výpravy, no ako uviedol v správe publikovanej o pol roka neskôr, most sa medzitým pravdepodobne zrútil (Berzeviczy 1813: 2). V Trenčianskej stolici sa Váh často vylieval a ničil okolie, pričom slovami Berzeviczyho „*predstavuje obraz anarchickej svojvôle a pustošenia*“ (Berzeviczy 1813: 2).

Samotný autor svoju cestu ukončil v Seredi, kde končila cesta po Váhu aj pre všetkých tých, ktorí obchodovali v Bratislave a vo Viedni (Berzeviczy 1813: 2). Nazdával sa, že ani Viedeň zďaleka plnohodnotne nevyužívala vodnú cestu po Váhu, avšak podľa neho, kto prvý využije tento spôsob dopravy, neminie ho veľký zisk (Berzeviczy 1813: 2). Napriek všetkému je v konečnom dôsledku pre rakúsku monarchiu nepopierateľným prínosom využívanie rieky Dunaj. „*Ak zvážime, ako priaznivo príroda usporiadala tok*

¹¹ Neskôr tiež publikované ako Die Wasserfahrt auf der Waag im Junius 1812. (1821). In: *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern* I. Wien: Anton Doll, s. 121-123.

Dunaja, ktorý spája Európu s Áziou a otvára komunikáciu s Východnou Indiou; ...tak musíme byť prekvapení, že sa to používa tak málo; že to tak veľmi uniká pozornosti; ...musíme ľutovať, že rakúska monarchia nevlastní vyústenie Dunaja do Čierneho mora, aby si uplatnila ďalší nárok, aby debarierizovala tento nádherný Orient“ (Berzeviczy 1813: 2-3). Tento Berzeviczyho výrok nápadne pripomína vyššie uvedenú poznámku z diela Adama Smitha, čo len potvrdzuje, že jeho dielo poznal.

Berzeviczyho cesta po Váhu bola teda prirodzeným pokračovaním skoršej expedície do Poľska. Jeho cieľom bolo prakticky overiť možnosti splavovania Váhu, ktoré dávno predtým teoreticky opisoval. Zdá sa, že rieka Váh v tej dobe poskytovala oveľa lepšie možnosti na prepravu tovarov ako Poprad a Dunajec a Berzeviczy vo svojej správe uviedol oveľa menej nedostatkov, ktoré ho počas cesty sprevádzali. Nepopierateľnou výhodou Váhu z hľadiska obchodu je jeho priame napojenie na Dunaj. Táto skutočnosť však ani v priebehu 18. a 19. storočia neušla pozornosti vodných inžinierov, a tak postupne vznikali projekty na budovanie vodných ciest. Koniec koncov, projekt Vážskej vodnej cesty je aktuálny dodnes, čo len potvrdzuje Berzeviczyho moderné zmýšľanie. Na druhej strane to však vypovedá o náročnosti takéhoto veľkolepého zámeru.

Záver

Ako je to teda dnes s využívaním vodných ciest na území Slovenska a s ich napojením na ďalšie európske rieky? V súčasnosti vedie významná medzinárodná vodná cesta po Dunaji a hoci Váh preteká veľkou časťou Slovenska, doteraz sa na lodnú dopravu príliš nevyužíval. Napriek tomu je projekt Vážskej vodnej cesty sčasti realizovaný a vodná cesta medzinárodného významu spája Žilinu s Dunajom. Celková dĺžka tejto vodnej cesty od Komárna po Žilinu predstavuje 250 km (Význam a koncepcia splavnenia Váhu 2006).

Vážska vodná cesta je súčasťou európskej vnútornej cesty, ktorá má spojiť Severné more s Čiernym morom (Hrnčíř 2011: 7). Mimoriadne významné je južné napojenie Váhu na Dunaj. Splavenie Váhu umožní priamy export výrobkov podnikom ležiacim v blízkosti Vážskej vodnej cesty. Napojením na Dunaj je Slovensko z hľadiska vodnej dopravy priamo prepojené cez Prieplav Rýn – Mohan – Dunaj na medzinárodnú sieť vodných ciest 15 európskych štátov. Južné prepojenie smeruje prepravu aj do Grécka, Turecka a do štátov Blízkeho a Ďalekého východu. Napojenie na vodný koridor Dunaj – Odra – Labe zas otvára možnosti priameho spojenia Slovenska s baltskými prístavmi, ale aj integrovanie do siete vodných ciest Bieloruska, Ukrajiny a Ruska (Význam a koncepcia splavnenia Váhu 2006).

Dielo Gregora Berzeviczyho tak možno chápať aj ako prameň, ktorý sčasti ponúka informácie o stave a využívaní uhorských riek na vodnú dopravu v prospech uhorského hospodárstva na prelome 18. a 19. storočia. Toto jeho pokrokové zmýšľanie v súlade s filozofiou osvietenstva určite stojí za pozornosť, nakoľko presahuje až do súčasnosti.

Zoznam použitých zdrojov

Balázs, E. (1967). *Berzeviczy Gergely a reformpolitikus. 1763-1795*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

Berzevizcy, G. (1802). *Ungarns Industrie und Commerz*. Weimar: Gebrüder Gädicke.

Berzeviczy, G. (1808). Bruchstücke aus dem Tagebuche des Herrn Gregor von Berzeviczy auf seiner Reise nach Warschau im April und May 1807. In: *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien: Degenschen Buchhandlung, s. 242-244.

Berzeviczy, G. (1813). Die Wasserfahrt auf der Waag. In: *Vaterländisches Blatter für den austrian Kaiserstaat*. 1. zv. Wien: Anton Strauss, s. 1-3.

Berzeviczy, G. (1821). Wasserfahrt vom Zipser Comitatz nach Warsaw im Aprill und Mai 1807. In: Csaplovics, J. (Ed.). *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I*. Wien: Anton Doll, s. 118-120.

Berzeviczy G. (1821). Die Wasserfahrt auf der Waag im Junius 1812. In: Csaplovics, J. (Ed.). *Topographisch-statistisches Archiv des Königreichs Ungern I*. Wien: Anton Doll, s. 121-123.

Derfiňák, P. (2002). Gregor Berzevici a jeho pokusy o cezhraničnú spoluprácu. In: Tej, J. (Ed.). *Stály rozvoj regiónov*. Prešov: ManaCon, s. 133-140.

Derfiňák, P. (2010). Pokusy o hospodársky rozvoj regiónu Spiša na prelome 18. a 19. storočia. In: Kotulič, R, Adamišin P. (Ed.). *Prosperita poľnohospodárskej výroby pre zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja regiónov*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove.

Gaal, J. (1909). *Berzeviczy Gergely élete és a művei. I.- II*. Budapest.

Hrnčíř, J. (2011). Vodné dielo Sereď – Hlohovec z pohľadu plavby. *Vodné cesty a plavba. Rozvoj vodných cest na Slovensku. Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodných cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech*, 1, 7-9.

Kanalska mreža u Vojvodini: Jožef i Gabor Kiš. In: Filipčev, V. (Ed.). *Bečejski Mozaik*. Dostupné na: <https://becejski-mozaik.co.rs/kanalska-mreza-u-vojvodini-jozef-i-gabor-kis/>

Kautz, G. (1877). Berzeviczy Gergely emlékezete. In: *Nemzetgazdasági Szemle. IV. Fűzet*, október – december.

Lazniová, M. (2022). *Gregor František Berzeviczy – Životný príbeh uhorského osvietenca zo Spiša*. b.m.v.

Smith, A. (1977) [1776]. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Chicago: University of Chicago Press. Dostupné na: https://www.ibiblio.org/ml/libri/s/SmithA_WealthNations_p.pdf

Störing, H. J. (2000). *Malé dějiny filosofie*. Kostelní Vydří: Karmelitánské nakladatelství.

Význam a koncepcia splavnenia Váhu. (2006). In: *Koncepcia rozvoja vodnej dopravy*. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/vodna-doprava/vnutrozemska-vodna-doprava/koncepcie/koncepcia-rozvoja-vodnej-dopravy-sr>

Archív

Magyar Nemzeti Levéltár (MNL)

Historické súvislosti vodnej dopravy

Zborník z konferencie *Voda v kultúre a spoločnosti. Fenomén kultúrneho dedičstva v spoločnosti – dejiny, súčasný stav a perspektívy VI*, konanej 24. – 25. septembra 2024 na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.

Zostavovateľ

Mgr. Juraj Janto, PhD.

Recenzenti

Doc. PhDr. Hana Hlôšková, CSc.

Doc. Mgr. Miroslav Palárik, PhD.

Jazyková úprava

Doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD. (slovenské texty)

Mgr. Lenka Vargová, PhD. (anglické texty)

Text v českom jazyku neprešli jazykovou úpravou.

Grafická úprava

Aleš Marenčík

Obrázok na obálke: Prievoz pod Strečnom 1835 (bližšie s. 46).

Ako elektronickú publikáciu vydalo Slovenské technické múzeum, Košice 2024.

Zborník vyšiel v rámci riešenia projektu VEGA (č. 1/0698/22) *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia* na Filozofickej fakulte Univerzity Komenského v Bratislave.



Slovenské technické múzeum
2024

ISBN 978-80-8290-017-3