PRECHODY CEZ RIEKU VÁH OD 18. STOROČIA PO SÚČASNOSŤ VO VZŤAHU K VYUŽITIU KRAJINY V ICH BLÍZKOM OKOLÍ

CROSSINGS OVER THE VÁH RIVER FROM 18TH CENTURY TO THE PRESENT IN RELATION TO LAND USE IN THEIR IMMEDIATE VICINITY

Alexandra BENOVÁ[1], Miroslav KOŽUCH[2]

Abstrakt

Staré mapy zachytávajú stav územia v čase mapovania, čím nám uchovávajú informácie pre ďalšie generácie. V predloženej práci sme využívali nasledujúce staré mapy: 1. vojenské mapovanie Habsburskej monarchie (1. VM, 1 : 28 800), 2. vojenské mapovanie Habsburskej monarchie (2. VM, 1 : 28 800), 3. vojenské mapovanie Habsburskej monarchie (3. VM, 1 : 25 000), topografickú mapu z 50-tych rokov 20. storočia (TM55, 1 : 25 000), poslednú verziu vojenskej topografickej mapy (TM90, 1 : 25 000) a aktuálny stav zo ZBGIS-u. Podkladové mapy sú prístupné cez WMS služby Slovenskej agentúry životného prostredia (SAŽP) a Úradu geodézie, kartografie a katastra (ÚGKK). Ako doplnkový zdroj sme využili aj Základnú mapu 1 : 10 000 (ÚGKK).

Skúmaným územím je úsek rieky Váh od Hlohovca (kde končí južný výbežok Považského Inovca a Váh vstupuje do otvárajúcej sa Podunajskej pahorkatiny) až po Komárno (Váh pretekajúci cez Podunajskú rovinu ústiaci do Dunaja). Zaoberáme sa časovým vývojom prechodov cez rieku Váh zachytenými na jednotlivých mapách, ktoré predstavujú prievozy (kompy) a mosty, prípadne aj brody. Podnetom pre analýzu bola otázka: prečo na danom mieste vznikol prechod cez rieku Váh? Prípadne sa sledoval menší úsek, ak došlo k posunom prechodov v sledovaných časových rezoch. Kladieme si aj ďalšie otázky: Aký vplyv mala okolitá krajina a jej využívanie? Čo spájala na protiľahlých brehoch? Aké sídla boli v okolí?

Skúmané územie môžeme opísať ako fluviálnu krajinu s meandrujúcim tokom, ktorá sa poľnohospodársky využíva (polia, lúky a pasienky). Vodný tok svojou činnosťou presúva meandre, vznikajú mŕtve ramená, prepichy meandrov (prírodne aj reguláciou toku), tomu sa prispôsobilo aj umiestnenie jednotlivých prechodov cez rieku. V okolí vodného toku okrem polí, lúk a pasienkov sa nachádzajú lesy, močiare, zamokrené územia, v menšej miere aj napr. ovocné sady. Významnú úlohu zohrávajú zamokrené územia, ktoré môžu predstavovať bariéru v prechode do vzdialenejších oblastí. Na vodnom toku bolo množstvo vodných mlynov s rôznou priestorovou distribúciou a početnosťou. Dôležitú úlohu má výskyt a priestorové rozloženie sídiel rôznych veľkostí, ako sú mestá, dediny až po majere, roztrúsené usadlosti, či horárne / hájovne, na ktoré sa viaže výskyt prechodu cez rieku. Cesty v skúmanom území sú rôznej kvality v jednotlivých časových obdobiach.

[1] Mgr. Alexandra BENOVÁ, PhD., Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského v Bratislave, Mlynská dolina, Ilkovičova 6, 842 15 Bratislava, alexandra.benova@uniba.sk

[2] Mgr. Miroslav KOŽUCH, PhD., Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského v Bratislave, Mlynská dolina, Ilkovičova 6, 842 15 Bratislava, miroslav.kozuch@uniba.sk

Pri analýze sme sledovali územie v okolí prechodov, kde prechod bol centroidom, okolo ktorého sme si zvolili kruh. Použili sme tri veľkosti kruhov, ktoré súviseli s pešou dostupnosťou v 18. storočí – polomer kruhu 5 km (1 – 1,5 hodina chôdze), 2 km (20 – 30 minút chôdze), 1 km (10 – 15 minút chôdze). Identifikovali sme prechody, ktoré v priebehu celého sledovaného obdobia výrazne nemenili svoju polohu a dajú sa považovať za stabilné. Zmena polohy mohla byť spôsobená napr. posunom meandra, reguláciou toku, prestavbou, či posunom mosta. Za stabilné považujeme aj prechody, ktoré sa zmenili v priebehu času z prievozu na most. Medzi stabilné prechody sme zaradili týchto sedem prechodov: most Hlohovec – Šulekovo, most Sereď – Šintava, prievoz, ktorý sa zmenil na most Veča – Šaľa, železničný most Trnovec nad Váhom – Šaľa, prievoz Vlčany, prievoz zmenený na most v Kolárove a most v Komárne. V Kolárove je dodnes významný prechod cez Malý Dunaj (hoci mimo sledovaného toku) aj pôvodne prievoz, ktorý sa zmenil na most, lebo tvoril najkratšie spojenie s pravým brehom Váhu. Ďalšie tri prievozy existovali od 1. VM skoro v celom sledovanom období, pritom na aktuálnom ZB GIS-e je prievoz Neded uvádzaný ako brod, prievozy Komoča a Zemné už neexistujú. Medzi významné prepojenia radíme aj ďalšie dva železničné mosty, ktorých prvý výskyt je až na TM55: Hlohovec – Leopoldov a Komárno. Ďalšiu skupinu tvoria prechody, ktoré existovali iba v určitom časovom úseku, resp. sú zaznačené len na jednom mapovom diele.

Na základe analýzy sa dá skúmaná časť rieky Váh rozdeliť na niekoľko úsekov. Prvý úsek medzi mostom Hlohovec – Šulekovo a mostom Sereď – Šintava je charakteristický na ľavom brehu Váhu vystupujúcimi svahmi s početnými vinohradmi, ku ktorým mali obyvatelia obcí na pravom brehu (Siladice a Šúrovce) prístup cez prievozy zachytené na 2. VM a na TM55, či TM90. Druhý úsek je medzi Sereďou a Šaľou, ktorá je na vojenských mapovaniach Habsburskej monarchie bez prechodov. Ide o oblasť s výraznými meandrami obkolesené lesmi, pasienkami, poliami, hájovňami a roztrúsenými usadlosťami na oboch brehoch. Pod Sereďou sa nachádzajú sídla Váhovce a Šoporňa, ktoré boli bez prechodu, kde zmena nastala vytvorením kompy (TM55). S výstavbou vodnej nádrže Kráľová bol druhý úsek skoro v celej dĺžke zatopený (Dolná Streda – Kráľová nad Váhom) a vznikol aj cestný most Šoporňa – Váhovce (od TM90). Ako tretí úsek môžeme vyčleniť tok medzi Šaľou a Komárnom, ktorý v minulosti mal niekoľko prievozov (napr. Žihárec – Selice, Vlčany, Neded, Zemné, Komoča, Kolárovo zmenený na most a Kameničná) a mosty v Šali a Komárne. V súčasnosti na tomto úseku sú mosty v troch sídlach (Šaľa, Kolárovo a Komárno) a jeden prievoz v rekonštrukcii vo Vlčanoch. Tretí úsek môžeme charakterizovať ako oblasť s podmáčanými oblasťami a pozostatkami meandrov, ktoré sú dnes pretkané odvodňovacími kanálmi.

Výsledky štúdie nám ukázali zmeny v rozložení a počte prechodov cez rieku Váh, ktorá súvisí aj so zmenou od pešieho spôsobu prepravy za prácou v poľnohospodárstve v minulosti ku cestnej preprave na väčšie vzdialenosti v súčasnosti.

Práca vznikla vďaka podpore grantovej výskumnej úlohy „Moderné metódy a aktuálne zdroje dát pri detailnom výskume priestorovej štruktúry krajiny“ VEGA 1/0217/23.

Kľúčové slová: staré a súčasné topografické mapy, využitie krajiny, rieka Váh, prechod, most, prievoz

Keywords: old and contemporary topographic maps, land use, Váh river, crossing, bridge, ferry