

posted by Willant on 14. február 2019 - 23:08
14.02.2019 - posledná úprava článku.



História parkanského prístavu [1]

Na základe štúdie Ing. Jozefa Slabáka CSc. Zostavil Roland Cucor.



Riečna doprava v našom regióne fungovala už od nepamäti. Avšak jej skutočný rozmach nastal až v 18. - 19. storočí vďaka novým vymoženostiam v oblasti lodníctva a vynálezu parného stroja. Preprava poľnohospodárskych plodín, priemyselných produktov či osôb po Dunaji sa stala dostupnou, bezpečnou, ale najmä lacnou možnosťou. Tunajší breh Dunaja, ktorý sa nachádza oproti ostrihomskému Hradnému vrchu, bol zo strategického hľadiska vždy významnou križovatkou a spojniciou úzkeho a širokého okolia. V 20. rokoch minulého storočia bol stav miestneho prístaviska bez spevneného brehu už nevyhovujúci. čo si uvedomovalo aj vtedajšie vedenie mesta, preto sa odhodlalo staré prístavisko zveľadiť, prebudovať na moderný prístav. Ako sa mu v tomto snažení darilo, to nám odhalia nasledovné riadky.

V 19. storočí a na začiatku 20. storočia sídlili v starom parkanskom prístavisku dve plavebné spoločnosti:

D.D.S.G. – Donau Dampf Schiffahrt Gesellschaft,

M.F.T.R. – Magyar folyami és tengeri részvénytársaság - Uhorská riečna a námorná akciová spoločnosť (len kancelárie agende). Tie zaobstarávali prekládku a vykládku tovaru z tu kotviacich nákladných lodí. V areáli prístaviska sa tiež nachádzala aj pila Schulcz a spol., ktorá spracovávala drevo splavované po Hrone. Sem ústila aj mestská kanalizácia.

Po definitívnom ustanovení československej administratívy v našom meste v roku 1919 bola prevádzka v miestnom prístavisku značne obmedzená. Veľkým problémom bolo preclievanie prichádzajúceho tovaru. Colný úrad sa nachádzal na železničnej stanici. Dňa 30. júna 1924 sa prevádzka (vykládka a nakládka) v prístavisku úplne zastavila. Československé úrady nemali ani najmenší záujem o rozvoj prístaviska, lebo bol vo vlastníctve cudzích plavebných spoločností. Miestne predstavenstvo a riaditelia firiem ostro protestovali proti tomuto zápornému postojú úradov. Obhajovali verejný záujem. Odvolávali sa na výhodnú polohu parkanskej prístavnej stanice, najmä na jej prepojenie na miestnu železničnú trať. Žiadali urýchléné obnovenie lodnej dopravy v prístavisku. Kompetentné bratislavské úrady, Poriečny plavebný a Krajinský úrad ohľadom riešenia tohto chýlostivého problému navrhli dve alternatívy.

Prvá sa týkala obce Kamenica nad Hronom, presnejšie brehu pri ústi Hrona do Dunaja. Tam sa mal vybudovať tzv. obchodný - zimný, ochranný prístav s prijímaním vorovej (pltníckej) dopravy dreva. Realizácia tohto projektu počítala s mimoriadne vysokými investíciami.

Druhou možnosťou bolo prebudovanie starého parkanského prístaviska na prístav, ktorý by už vyhovoval nárokom doby. V prípade jeho ďalšieho rozšírenia by sa tento prístav priamo napojil na železničnú stanicu.

10. septembra 1926 bol na miestnom notárskom úrade spísaný protokol týkajúci sa výstavby parkanského colného prístavu. Na základe predloženého stavebného projektu, ktorý vypracovala Štátna stavebná správa dunajská v Komárne. Prejednali záležitosť prehĺbenia prístavného úseku bagrovaním do hĺbky 2,5 metrov pod 0 metrov ostrihonského vodočtu. Odsúhlasil sa projekt všeobecného usporiadania nových objektov v prístave. Prebehlo i posúdenie rozpočtovaného nákladu vo výške 750 tisíc Kč. Do celého procesu bolo zainteresovaných až 10 subjektov. Vtedajší starosta Parkanu, Szekér Gyula a notár Jozef Hrivnýak prisľúbili finančný príspevok 250 tisíc Kč, ak túto sumu schváli aj miestne zastupiteľstvo.

Okresný úrad na tento účel nezáväzne prisľúbil príspevok 100 tisíc Kč. V roku 1926 bola v areáli prístaviska postavená prepychová vila Dr. Ing. Pavla Leimdörfera, dnes je to budova detského domova. V rokoch 1927-1928 obecné zastupiteľstvo viackrát rokovalo o danom finančnom príspevku na výstavbu prístavu. Podarilo sa čiastočne obnoviť prevádzku prístaviska, ktoré už vtedy patrilo pod správu Československej plavby dunajskej účastinnej spoločnosti.

12. marca 1929 bol vymenovaný nový miestny starosta Parkanu Eugen Göntér, úrad starostu zastával v rokoch 1927 až 1928, spolu s notárom J. Hrivným. Na jar sa po Hrone sa plťami znova začalo splavovalo drevo. V máji roku 1929 bolo pre firmu Leimdörfer dodaných 783 m³ dreva. Nové vedenie mesta odovzdalo na Krajinský úrad v Bratislave písomný súhlas zastupiteľstva s podmienkami uloženými Ministerstvom verejných prác v Prahe. Deklarovali, že Parkan prispeje na výstavbu prístavu sumou 250 tisíc Kč, všetky potrebné pozemky poskytne zdarma, mestskú kanalizáciu upraví na vlastné náklady a prenechá štátu správu a dozor nad prevádzkou prístavu.

Dňa 7. novembra 1929 sa zahájila výstavba prístavu. Najprv prehĺbovaním dna prístavného úseku Dunaja, v ktorom došlo k zvýšeniu usadenín, najmä v dôsledku zrútenia prvého mostného poľa (22. júl 1919). 7. júla roku 1930 obecné zastupiteľstvo prejednálo návrh zmluvy viacerých štátnych orgánov vo veci poskytnutia obecných pozemkov pre rozšírenie prístaviska a zriadenia železničnej vlečky. Zastupiteľstvo návrh s podmienkami prijalo, ale traja poslanci sa proti tomuto rozhodnutiu odvolali na Okresný úrad v Parkane. Dňa 25. apríla roku 1931 obecné zastupiteľstvo návrh zmluvy opätovne prejednálo a definitívne ho potvrdilo, takže výstavba prístavu dostala zelenú.



V zdôvodnení tohto pozitívneho uznesenia sa okrem iného dočítame nasledovné: „Z procesu budovania prístavu, ktoré iniciovalo predstavenstvo obce, by nebolo férové cúvnuť. Parkan garantuje spoluúčasť až 400 tisíc Kč. Význam prístavu sa znásobí, ak sa uskutoční Európske hospodárske zjednotenie, t.j. keď sa zrušia obchodné, colné a iné obmedzenia, prístav prispeje k rozkvetu obce a blahu jeho občanov.“ Výstavba prístavu bola ukončená v roku 1932. Celkové náklady sa vyšplhali na 814 tisíc Kč., z tejto sumy 224 tisíc Kč tvorili výdavky spojené s výstavbou správnej budovy, ktorú realizoval víťaz súťaže Dr. Ing. Pavol Leimdörfer. Na vnútornom vybavení sa podieľal starosta Eugen Göntér a obchodník Schiller Lipót.

Zostatok 590 tisíc Kč zahŕňali nasledovné objekty: zvýšený a spevnený, lomovým kameňom vyložený breh v dĺžke 286 bm., 3 kotevné úseky s 9 ks tzv. placholat (úväzkových stĺpov), prístavné komunikácie, prístupovú cestu do prístavu v dĺžke 90 bm. ohradenie celého areálu prístavu. Ministerstvo financií 30. novembra 1932 vyhlásilo prístav za colný priestor. Ešte počas výstavby v roku 1931 sa v ňom realizoval obrat takmer 24 tisíc ton. V roku 1932 sa obrat tovaru pre rozsah stavebných prác znížil na 11 908 ton. Z toho: nakládka pre cudzinu 2850 ton, pre tuzemsko 215 ton, vykládka z cudziny 8843 ton, z tuzemska 0 ton. V tom roku sa začala výstavba colného skladu. Úvahy o ďalšom rozšírení prístavu smerom na „Gurgyal“, aby sa stal hlavným prístavom pre priemyselný tovar, sliezske uhlie a importovaných obilnín nedostali šancu. Sen o veľkom prístave, aký je napr. v Komárne, sa pomaly rozplynul. Odniesli ho vlny Dunaja.

Kategórie článkov: [História](#) [2]

Adresa zdroja (modified on 14.02.2019 - 23:22):<https://sturovo.com/drupal/401/historia-parkanskeho-pristavu>

Odkazy

[1] <https://sturovo.com/drupal/401/historia-parkanskeho-pristavu> [2] <https://sturovo.com/drupal/kategorie-clankov/historia>