

Storočná Viedenská električka

Príloha Bratislavských novín pri príležitosti 100. výročia začiatku prevádzky elektrickej železnice Prešporok - Viedeň

Vychádza v spolupráci s Klubom priateľov mestskej a regionálnej hromadnej dopravy a Bratislavského okrášľovacieho spolku

Električka bola aj symbolom slobody

Viedenská električka spojila hlavné mesto Rakúskeho cisárstva s bývalou metropolou Uhorského kráľovstva a mala byť symbolom vzájomného porozumenia a spolupráce medzi oboma časťami monarchie.

Po viac ako polroku však vypukla svetová vojna a monarchia sa rozpadla. Vzniklo Československo a z Prešporka sa stala Bratislava. Viedenská električka však naďalej jazdila z Bratislavy do Viedne a späť. Na ľavý breh Dunaja do októbra 1938, do Petržalky až do konca druhej svetovej vojny. Medzi Viedeň a Bratislavu spustili železnú oponu a Viedenská električka skončila. V spomienkach Bratislavčanov však zostala aj ďalšie štyri dekády. Pre pamätníkov, ale aj pre mladšie generácie sa stala symbolom slobody a kontaktu so slobodným svetom.

Po páde komunizmu sa otvorili hranice, Viedenskú električku v jej pôvodnej trase sa však nepodarilo obnoviť. Bratislavu s Viedňou dnes spája nová železničná trať a diaľnica. Pôvodná trať na rakúskom území vedie až po Wolfstahl a stále je v prevádzke, na slovenskom území z nej zostali len fragmenty. Symbolom Viedenskej električky sa dnes pre Bratislavčanov stala lokomotíva Ganz Eg 6, ktorú sa v hodine dvanástej podarilo zachrániť a ktorá bude tento rok zrekonštruovaná.



Zachránená lokomotíva Viedenskej električky P.O.H.É.V. Ganz Eg 6 krátko po návrate do Bratislavy v októbri 2011 v areáli Múzejno-dokumentačného centra ŽSR na Rendeži.

Lokomotívu Viedenskej električky zachránili pred zošrotovaním

Leví podiel na záchrane pôvodnej lokomotívy Viedenskej električky na jeseň 2011 majú traja Bratislavčania - Michal Milata, Roman Delikát a Peter Martin. Pritom ešte rok predtým vôbec netušili, že lokomotíva Ganz Eg 6 existuje.

Michal Milata patrí k zakladateľom Klubu priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy. V roku 2005 sa zoznámil v práci s kolegom Romanom Delikátom, ktorý zbiera historické fotografie a pohľadnice Bratislavy. V roku 2010 potom na sociálnej sieti objavili Petra Martinka, ktorý sa za-

miloval do Viedenskej električky a zbieral všetky informácie a fotografie o tejto železničnej legende. Vedeli, že lokomotívy Ganz Eg 5 a Ganz Eg 6 kúpila v roku 1941 firma Stern und Hafferl a premávali na lokálnych tratiach v okolí Linzu. O Ganz Eg 5 vedeli, že je zrekonštruovaná v Museumstramway v Mariázelli. O osude lokomotívy Ganz Eg 6 však netušili. Začiatkom roku 2011 preto oslovili firmu Stern und Hafferl, či lokomotíva ešte existuje. Dozvedeli sa, že v decembri 2010 ukončila prevádzku a plánujú ju zošrotovať alebo prediť.

Po stretnutí s Marošom Mačuhom z Bratislavského okrášľovacieho spolku nasledovali cesty a rokovania v Rakúsku. Firma Stern und Hafferl súhlasila s jej predajom za cenu šrotu, teda 9500 eur. V apríli 2011 zverejnili Bratislavské noviny výzvu na záchranu lokomotívy. Klub urobil finančnú zbierku, peniaze však prichádzali po troškách. V októbri 2011, keď sa zdalo, že sa nepodariť peniaze získať a lokomotíva skončí v šrote, Bratislavský okrášľovací spolok doplatil chýbajúcu sumu. Lokomotíva Ganz Eg 6 sa v noci z 25. na 26. októbra 2011 vrátila do Bratislavy.

Ganz Eg 6 bola v prevádzke až 97 rokov

Tať elektrickej železnice z Prešporka do Viedne mala tri úseky s rozdielnym elektrickým napätím. Z Prešporka po Kopčany bola napájaná jednosmerným prúdom 550 V, do stanice Gross Schwechat bola napájaná jednofázovým striedavým prúdom 15 kV a odtiaľ až po konečnú do Viedne jednosmerným prúdom 600 V.

Na uhorskom úseku z Námestia Korunovačného pahorka po Kopčany premávali dve prešporské lokomotívy Ganz Eg 5 a Ganz Eg 6, ktoré museli byť v kopčianskej stanici vymenené. Obe prešporské lokomotívy neboli v prevádzke dlho. Po svetovej vojne poklesla frekvencia diaľkových vlakov Viedne - Bratislava a obe lokomotívy boli od roku 1924 používané len sporadicky. Väčšinou boli v zálohe a v roku 1935 boli po prestavbe bratislavskej trate na úzky rozchod s konečnou platnosťou odstavené v depe Kopčany. V októbri 1938, keď Petržalku obsadili Nemci, prišla Bratislava o obe lokomotívy. Firma Siemens ich v roku 1941 predala firme Stern und Hafferl, ktorá ich takmer 70 rokov využívala na lokálnej trati v Linzi. Prevádzka lokomotívy Ganz Eg 6 bola v decembri 2010 po 97 rokoch ukončená.



100 rokov

Viedenskej električky

**Pomôcť obnove legendárnej Viedenskej električky je možné
prispením na bankový účet 0635505694/0900, variabilný symbol: 1914
IBAN: SK32 0900 0000 0006 3550 5694, SWIFT: GIBASKBX**

alebo darovaním 2 % z dane z príjmu v prospech

Klubu priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy v Bratislave

Preßburger Zeitung.

Nr. 32

Sonntag, 1. Februar 1914

151. Jahrgang

Otvorenie elektrickej trate Prešporok-Viedeň.

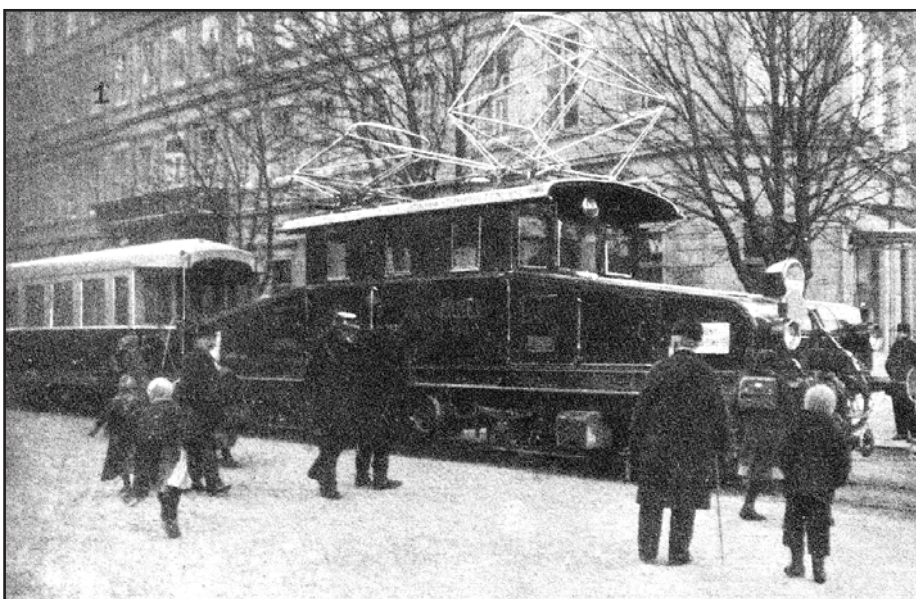
Preßburger Zeitung | č. 32 | Nedeľa, 1. február 1914 | 151. ročník

Po sedemnást'ročných prípravných prácach a rokovaníach sa dnes uskutoční slávnostné otvorenie elektrickej trate Prešporok - Zemská hranica - Viedeň. Význam tejto 68,3 kilometrov dlhej trate na pravom brehu Dunaja bol pre Prešporok predovšetkým v tom, že umožňuje modernými dopravnými prostriedkami stáročné spojenie s dolnorakúskymi mestami a obcami ležiacimi na maďarskej hranici a bude zabezpečovať čulejší cestovný a výletný ruch smerujúci z miliónového mesta Viedeň sem.

Tak ako je veľmi dôležité, aby táto električka sprístupnila od prírody krásny a bohatý kraj, tak treba aj tu právom konštatovať, že každá nová železničná trať podporuje kultúry a hospodársky rozvoj.

Základom pre dlhoročné debaty bolo úzkoprsé stanovisko časti nášho obchodného sveta, ktorá sa obávala možnej konkurencie mocného viedenského priestoru, hoci táto konkurencia už jestvovala v podobnej miere aj pri doteraz existujúcich dopravných prostriedkoch a rozvážnejšia časť našich obchodníkov verí, že toto spojenie s Viedňou prostredníctvom električky priniesie skôr výhody ako nevýhody pre ich vlastné podnikanie. Nová električka mala mnohých priaznivcov, ale i odporcov. Vstupovala sem opakovane aj politika, hoci sa tu jednalo vlastne iba o národohospodársku a dopravnú otázku, ktorú bolo treba rozhodnúť pokojnou a rozvážnou kalkuláciou.

Celé roky sa ako pestrá niť ťahal nespočetné rokovania mestskej rady ohľadne tejto



Diaľkový vlak lokálnej elektrickej železnice Prešporok - Viedeň na zastávke Hotel Savoy v nedeľu 1. februára 1914.

Foto - Wiener Bilder

záležitosti, ktoré sa odzrkadľovali aj v miliónoch riadkov našich denníkov, často to bol rozhorčený boj, ktorý bolo treba viesť, aby bolo možné pokročiť o malý krok ďalej. Často sa potlačili aj dobré nápady, ako napríklad ten najlepší, aby sa po výstavbe tretej koľajnice mestskej električky poskytla možnosť cestovať až k hlavnej železničnej stanici. Táto pomerne krátka trať sa rodila tak ťažko ako máloktorá iná, ale predsa bola vybudovaná a dnes konečne po rokoch sľubov a očakávaní nadišiel deň jej otvorenia.

Teraz je teda dokončená, dlho očakávaná, často sporná opradená električka do Viedne, ktorá bude prospešná pre súčasnosť i pre budúcnosť.

Náš nezapudnutelný starosta Paul Taller podnikol ako prvý ideu stálego spojenia s Hainburgom v prospech dopravy s

naším mestom. Žiaľ, nebolo mu dopriať, aby sa dožil uskutočnenia tohto plánu. Čoskoro však splynula jeho myšlienka s projektom inžiniera Josefa Taubera, vybudovať železničnú trať z Viedne až k maďarskej zemskej hranici na pravom brehu Dunaja a s vynaložením veľkej vytrvalosti a diplomatickej obratnosti po prekonaní mnohých úskalí, má teraz Josef Tauber to veľké zadosťučinenie, vidieť dielo dokončené. V rokoch 1860-1864 navštevoval tunajšiu realku, ako mladý inžinier projektoval trať Prešporok-Trnava, asi pred 40 rokmi, 1874, projektoval prvú parnú železnicu Viedeň - Marchegg - Prešporok. Z jeho iniciatívy bolo vybudovaných viacero železničných tratí, ako napríklad Horská železnica pri Salzburgu, Čiernohorská železnica a električka Viedeň-Baden. Práve on musel vybojovať tento boj o

električku Prešporok-Viedeň, aj keď mu za to nechceme odprieť uznanie, tak nechceme ani zamlčať, že niektorým tuhým bojom by sme sa v posledných rokoch mohli vyhnúť, ak by to nebol práve Tauber, ktorý často oheň sporov rozduchával.

Neboli to však len technické záležitosti, ktoré sa riešili. Oveľa ťažší bol boj s politickou hydrou. Otto Sziklai, náš vtedajší poslanec ríšskeho snemu, umožnil za ťažkých podmienok s plným nasadením a oddanosťou pre spravodlivú vec, prijatie ohrozenej osnovy zákona o električke. Dnes môže s hrdosťou spomínať na namáhavú prácu, ktorá dala legislatívny základ pre túto električku. A keď sa opäť ukázali ťažkosti zo strany odporcov projektu, ktorí chceli získať prevahu, tak zasiahla silná ruka Karla Hieronymitza, nášho neskoršieho poslanca ríšskeho snemu, a ťaž-

kosti sa rozpadli ako domček z karát.

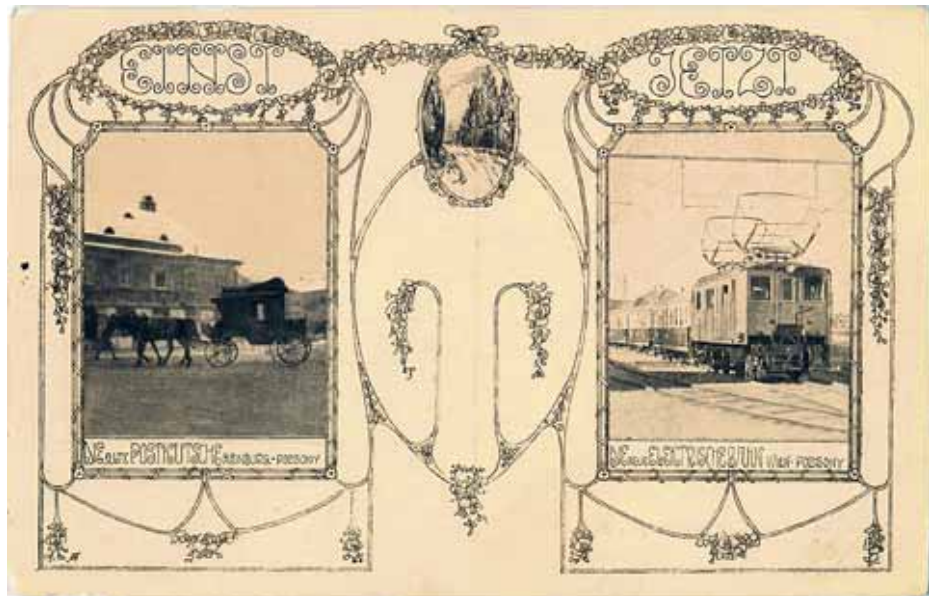
V Rakúsku tomu nebolo inak. Aj tam vznikali rok čo rok nové prekážky, obzvlášť po úmrtí starostu Viedne Dr. Karla Luegera, veľkého podporovateľa električky. Prekážky boli odstránené, až keď sa vedenia Krajinského výboru ujal Prof. Josef Sturm a vec bolo možné do viesť do konca.

Obstarávateľka, zástupkyňa mesta firma Ganz und Co., vyslala svojich najlepších technikov a riaditeľov, aby podporili záležitosť tejto električky. Zúčastnili sa nespočetných rokovaní, aby sa veci dostali do správnych koľají.

Prísna objektivita, ktorú pri rokovaní dokázal zachovať starosta Theodor Brolly bez toho, aby sa ohrozil záujem mesta, bola veci vždy prospešná a druhý starosta Theodor Kumlik s plným nasadením obhajoval ekonomické záujmy v prospech rodného mesta.

Veľmi veľa osobností sa počas uplynulých 16 rokov spolupodieľalo na ťažkých prípravných prácach pre vec tejto električky, oni všetci majú teraz to potešenie vidieť toto dielo dokončené. Nech požehnanie kniežat a arcibiskupa Viedne Dr. Pifflla, ktoré električke udelil pred začatím jej prvej jazdy, splní všetky vložené nádeje, nech nové spojenie medzi oboma susediacimi mestami, susedných štátov žijúcich pod žezlom slávneho cisára a kráľa Franza Josefa I. vytvorí nové cesty k dobrému vzájomnému porozumeniu, nech sa nimi sprostredkuje národom požehnanie pokojného pokroku, kultúrneho a hospodárskeho rozvoja. *Pressburger Zeitung*

Pohľadnice k otvoreniu električky Prešporok-Viedeň.



Vo vydavateľstve knižnej a litografickej tlače Carl Angermayer, Ventúrska ulica 9, vyšli pri príležitosti dnešného otvorenia električky nové pohľadnice, ktoré sa dostanú do obehu v cene približne 10 halierov.

Jedna je vyhotovená podľa návrhu Prof. Josefa Völkela a symbolizuje nové spojenie prostredníctvom mestských erbov Prešporka a Viedne a Štefanskej veže a zručniny Hradu, pričom medzi nimi jazdí lokomotíva novej električky.



Pohľadnicu možno získať s maďarským, ako aj nemeckým nápisom.

Iná pohľadnica prináša v peknom ráme od Prof. Völkela vyobrazenie starého hainburského poštového dostavníka s nápisom „voľakedy“ a napodobeninu električkového vlaku s lokomotívou so silou 750 koní s nápisom „teraz“. V strede nájdeme v medailóne zvečnenú stratenú, krásnu topoľovú alej. Obrázky sú vyhotovené podľa amatérskych fotografií nášho šéfredaktora.

V tom istom vydavateľstve vyšli teraz aj veľmi obľúbené príleži-



stné známky k otvoreniu električky. Znáznorňujú na jednej strane, podľa návrhu umeleckého grafika Josefa Ambergera z Budapešti, koleso električky vychádzajúce ako nové slnko medzi Štefanskou vežou a Prešporskou

hradnou ruinou, na druhej strane siluetu Prešporka, za ktorou sa objavuje ruské koleso, ktoré pripája sem Viedenčanov. Znamky možno obdržať za cenu 5 halierov v mnohých vyhotoveniach.

Pressburger Zeitung

Reminiscencia k stavbe električky Prešporok-Viedeň.

Väčšina tlače v Rakúsko-Uhorsku priniesla v prvej tretine mesiaca marec 1901 senzačné oznámenie, že v najbližšom období sa začne stavať projektovaná trať električky Prešporok-Viedeň a že už dňa 1. marca 1902 bude otvorená a odovzdaná pre dopravu.

Do Prešporka sa dostavil inžinier menom Eduard Georg Güttler, ktorý sa predstavil ako zástupca firmy Siemens und Halske z Berlína a preukázal sa aj dokladmi. Začal s veľkým elánom vykonávať nivelácie, založil v hoteli Zelený strom technickú kanceláriu, prijal pracovníkov, kresličov a iný kancelársky personál a pracoval takmer 8 dní.

Úrady sa začali zaujímať o provenienciu Eduarda Georga Güttlera. Vyžiadali si informácie od polície

v Budapešti a v Berlíne – a vo firme Siemens u. Halske vo Viedni. Berlínska kriminálna polícia telegrafovala: „Podľa informácie firmy Siemens u. Halske“ tam inžinier Eduard Georg Güttler nie je zamestnaný.

Medzitým tento podarený patrón zavetnil nebezpečie a z Prešporka sa vyparil, a to vraj do Budapešti. Po upozomení polície vzhľadom na predmetnú vec budapeštianske policajné veliteľstvo oznámilo: „Inžinier Güttler prišiel do Budapešti 15. marca, avšak v ten istý večer sa vrátil do Prešporka. Podľa údajov sprievodného personálu vlaku prestúpil v Nagymarosi a pokračoval v ceste do Košíc.“ Tu sa stopa gaunera stratila.

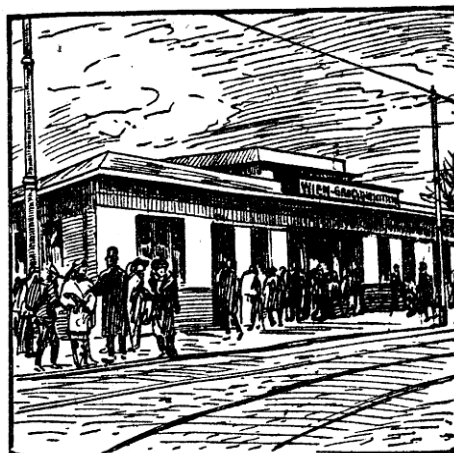
Konečne sa podarilo zistiť identitu údajného zástupcu firmy Siemens u. Halske, ktorý podvádzal

nielen prešporské úrady, ale aj tunajší podnikateľský svet tým, že začal všetky prípravné práce pre výstavbu električky Prešporok-Viedeň, ktorá ešte vôbec nebola koncesovaná. Angažoval robotníkov, úradníkov, objednával ma-

teriál a vykonával merania až dovtedy, kým zmizol. Hoci sa pokúšal, zahanbení za svoju ľahkovážnosť, neprihlásili, predsa vyšlo najavo, že údajný inžinier Eduard Georg Güttler vylákal od viacerých tunajších podnikateľov

a panstva a od dvoch rakúskych obcí väčšie peňažné čiastky a pokúsil sa získať od jednej tunajšej banky čiastku 20.000 mariek.

Po uplynutí viacerých týždňov bol vo Viedni zatknutý a zneškodnený. *Pressburger Zeitung*



Die beiden Stationsgebäude in Wien und Preßburg der neuen elektrischen Bahn.

Opravená lokomotíva sa vráti toto leto

Klub priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy pripravuje pri príležitosti 100. výročia Viedenskej električky prednášku o jej histórii a o záchrane lokomotívy Ganz Eg 6. Prednáška bude v rámci výstavy Taká bola Petržalka v stredu 5. marca 2014 o 17.00 h v Miestnej knižnici Petržalka na Profkovej ulici.

V rámci osláv storočnice prevádzky lokálnej železnice z Prešporka do Viedne pripravuje Klub priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy v spolupráci s mestom Bratislava výstavu, ktorá by mala byť koncom apríla pri príležitosti podujatia Bratislava pre všetkých v Primaciálnom paláci.

Oslavy okrúhleho jubilea majú vyvrcholiť ukončením rekonštrukcie lokomotívy Viedenskej električky Ganz Eg 6 do vystavovateľnej podoby z roku 1914 a návratom „Stratenej Bratislavčanky“ do Bratislavy. Podľa informácií Klubu priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy by sa tak malo stať v polovici tohto roka, keď bude vynovená električka vystavená priamo v Bratislave.

Storočná Viedenská električka

Príloha Bratislavských novín, venovaná storočnici Viedenskej električky, vyšla v spolupráci s Klubom priateľov mestskej a regionálnej hromadnej dopravy a Bratislavským okrásľovacím spolkom.

Za preklad článkov z Preßburger Zeitung ďakujeme pani Eve Trichlej z Bratislavského okrásľovacieho spolku, fotografie a pohľadnice pochádzajú z Wiener Bilder a Volksblatt, z archívu OZ Bratislavské rožky a z osobných archívov Petra Martinka, Milana Krála a Ladislava Szójku.



Záchranu lokomotívy Viedenskej električky a jej rekonštrukciu iniciovali členovia Klubu priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy (zľava) Michal Milata, Roman Delikát a Peter Martinko.

Stratená Bratislavčanka Ganz Eg 6 bude vyzeráť ako pred 100 rokmi

Samotná záchrana „Stratenej Bratislavčanky“, ako lokomotívu Ganz Eg 6 nazvali jej zachrancovia z Klubu priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy, sa neskončila jej dovozom do Bratislavy.

Keďže sa ju podarilo zachrániť pred zošrotovaním, Michal Milata, Roman Delikát, Peter Martinko a výkonný riaditeľ Bratislavského okrásľovacieho spolku Ma-roš Mačuha považujú za svoju povinnosť lokomotívu zrekonštruovať do jej pôvodnej podoby pred 100 rokmi.

Po krátkom pobyte v račianskom Rendezi, kde sa lokomotíva vrátila na koľajnice, putovala začiatkom decembra 2011 do Múzea dopravy na Šancovej ulici. Tu ju mohli Bratislavčania vidieť na vlastné oči. Potom sa opäť vydala na cestu - tentoraz do železničného depa v Topoľčanoch, kde firma Jozef Majtán Stroj-Mat začala jej kompletnú rekonštrukciu. Za uplynulé dva roky bola lokomotíva prakticky rozobratá do poslednej skrutky. Niečo stačilo

len vyčistiť, niektoré časti bolo treba opraviť, iné sa museli vyrobiť. Za desiatky rokov bola lokomotíva v Rakúsku viackrát modernizovaná a vylepšovaná, aby spĺňala kritériá na prevádzku. Všetky „nové nánosy“ museli byť odstránené, aby sa vrátila podoba spred 100 rokov, keď bola 1. februára 1914 slávnostne uvedená do prevádzky.

Niektoré časti sa podarilo získať výmenou či kúpou v Rakúsku a Maďarsku. Na lokomotívu sa vráti aj tzv. Veľký znak Uhorska, ktorý klubu daroval riaditeľ Maďarského inštitútu v Bratislave István Kollai, ako aj nápis P.O.H.É.V. (Pozsony Országhatárszéli Helyi Érdékű Villamos Vasút / Elektrická lokálna železnica Prešporok-Zemská hranica).

Na financovanie záchrany rekonštrukcie lokomotívy prispeli najmä Bratislavský okrásľovací spolok a Bratislavský samosprávny kraj. Po záchrane lokomotívy a jej návrate do Bratislavy začali na účet zbierky klubu vo väčšej miere pribúdať príspevky občanov a

firiem z Bratislavy, ale aj zo zahraničia. Mesto Bratislava a Dopravný podnik Bratislava, a.s., začínajú s klubom spolupracovať až v tomto roku.

V rámci prvej fázy rekonštrukcie lokomotívy sa do pôvodnej podoby vráti exteriér, ale aj interiér. Klub plánuje aj rekonštrukciu jej motorickej časti, aby bola plne funkčná a mohla jazdiť opäť po koľajniciach. Na to však budú potrebné ďalšie peniaze, odhadom 50-tisíc eur, finančná zbierka preto pokračuje.

Keďže Viedenská električka mala normálny rozchod koľajníc 1435 mm, opravená lokomotíva Ganz Eg 6 bude môcť jazdiť len po železničnej trati. Po výstavbe električky do Petržalky do Janíkovho dvora, kde má byť duálny rozchod koľajníc 1000/1435 mm, by sa mohla „Stratená Bratislavčanka“ vrátiť aj do bratislavských ulíc. Nie je totiž vylúčené, že trať s rozchodom 1435 mm nebude končiť na Štúrovej ulici, ale perspektívne by mohla viesť aj na Hlavnú stanicu.

Klub priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy

Občianske združenie Klub priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy vzniklo v decembri 2000. Zaoberá sa históriou, súčasnosťou a budúcnosťou mestskej hromadnej a regionálnej dopravy, pomáha záchrane a obnove technických historických pamiatok a participuje na budúcich projektoch smerujúcich k podpore verejnej hromadnej a ekologickej dopravy. Organizuje prednášky, výstavy, verejné diskusie, nostalgické jazdy a iné podujatia pre verejnosť.

Okrem projektu záchrany Viedenskej električky sa Klub priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy aktívne podieľa aj na projektoch preferencie MHD v Bratislave, popularizácie verejnej dopravy, napríklad v rámci Európskeho týždňa mobility.



BRATISLAVSKÝ OKRÁŠĽOVACÍ SPOLOK

Bratislavský okrásľovací spolok bol založený v roku 2009 a hlási sa k rovnomennému spolku, ktorý pôsobil v Bratislave v rokoch 1868 - 1945. Združuje Bratislavčanov aj priaznivcov mesta, ktorým nie je ľahostajné, ako vyzerá. Jeho náplňou sú projekty na pozdvihnutie fyzickej krásy prevažne Starého Mesta, ale aj budovanie historického povedomia, ktoré má napomáhať v rozvoji zdravého lokálpatriotizmu.

Medzi najhlavnejšie projekty patrí Obnova a oživenie Bratislavských hradieb, Záchrana a obnova Viedenskej električky, Obnova trinitárskeho kostola, výsadba zelene v meste v rámci projektu Jamé okrásľovanie, prednášky o dejinách a pamiatkach mesta s názvom Prešporské večery, založenie nového vedeckého historického časopisu Woch a pod.



100 rokov

Viedenskej električky

Prispejte k dokumentácii histórie Viedenskej električky!

Ak máte fotografie, pohľadnice a iné predmety viažuce sa k Viedenskej električke,

kontaktujte Klub priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy,

Mlynarovičova 13, 851 03 Bratislava alebo e-mailom na kpmhard@gmail.com