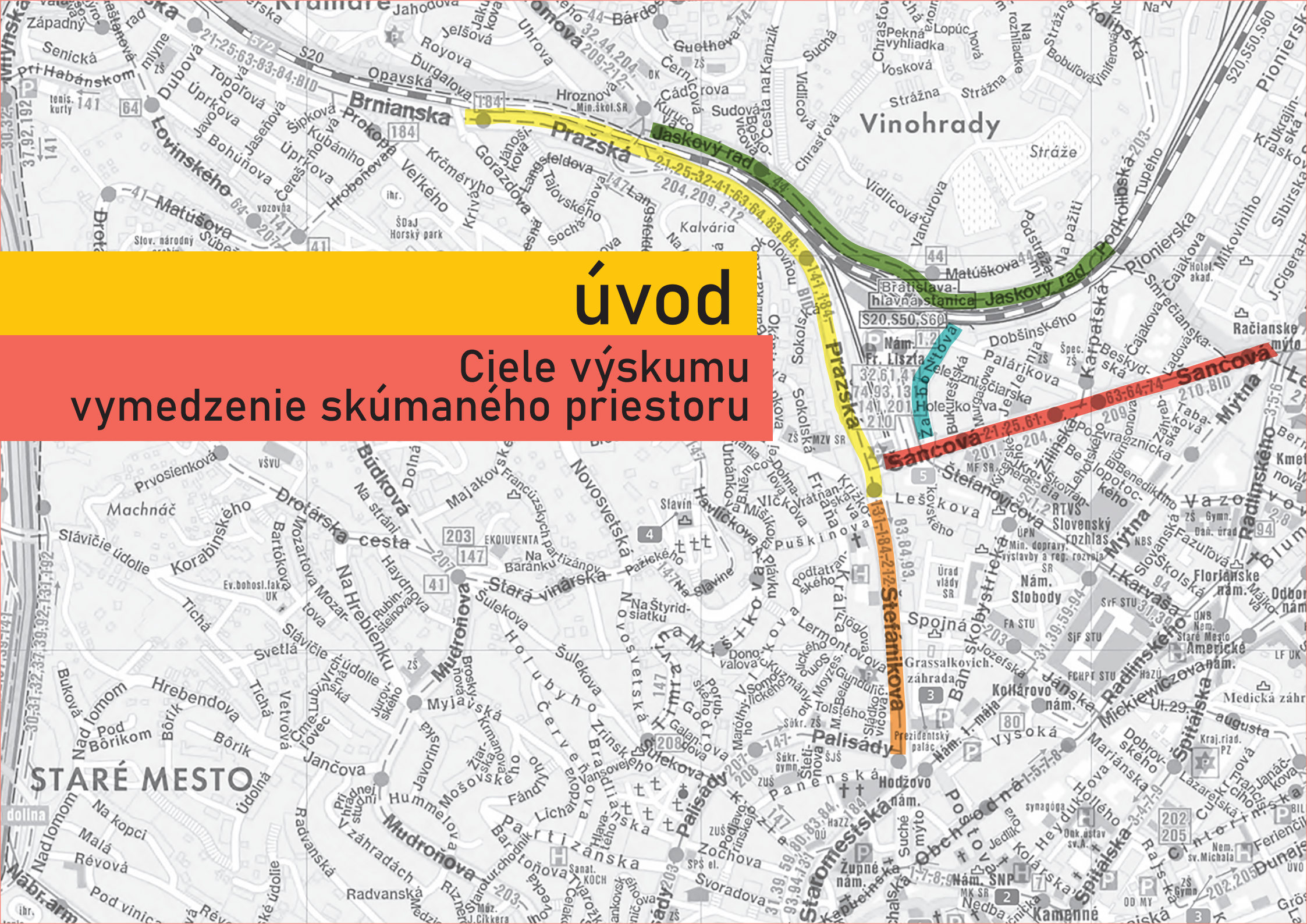


# Bratislava hlavná železničná stanica (Historický výskum)

1850







úvod

Ciele výskumu  
vymedzenie skúmaného priestoru



# Budova a okolie hlavnej bratislavskej železničnej stanice

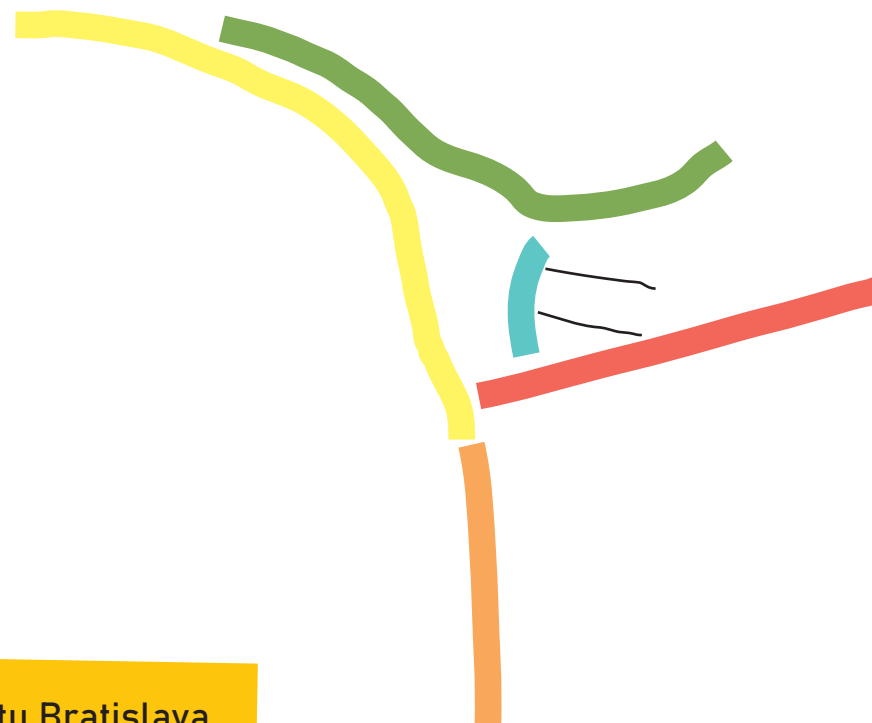
patria k miestam, o ktorých sa v posledných desaťročiach diskutuje prakticky ustavične. Stanica so 170-ročnou históriou bola a je jeden z najrušnejších priestorov hlavného mesta s neustálym kolobehom cestujúcich z ostatných častí SR ako aj zo zahraničia. Priestor však od začiatku má svoje charakteristické črty a limity, ktoré determinujú jednak jeho funkčnosť ako aj prípadné inovačné činnosti.

Táto štúdia vznikla s cieľom objasniť a zhrnúť relevantné historické a historicko-urbanistické momenty, ktoré vývoj územia bratislavskej hlavnej železničnej stanice v minulosti ovplyvnili, respektíve ovplyvniť mohli.

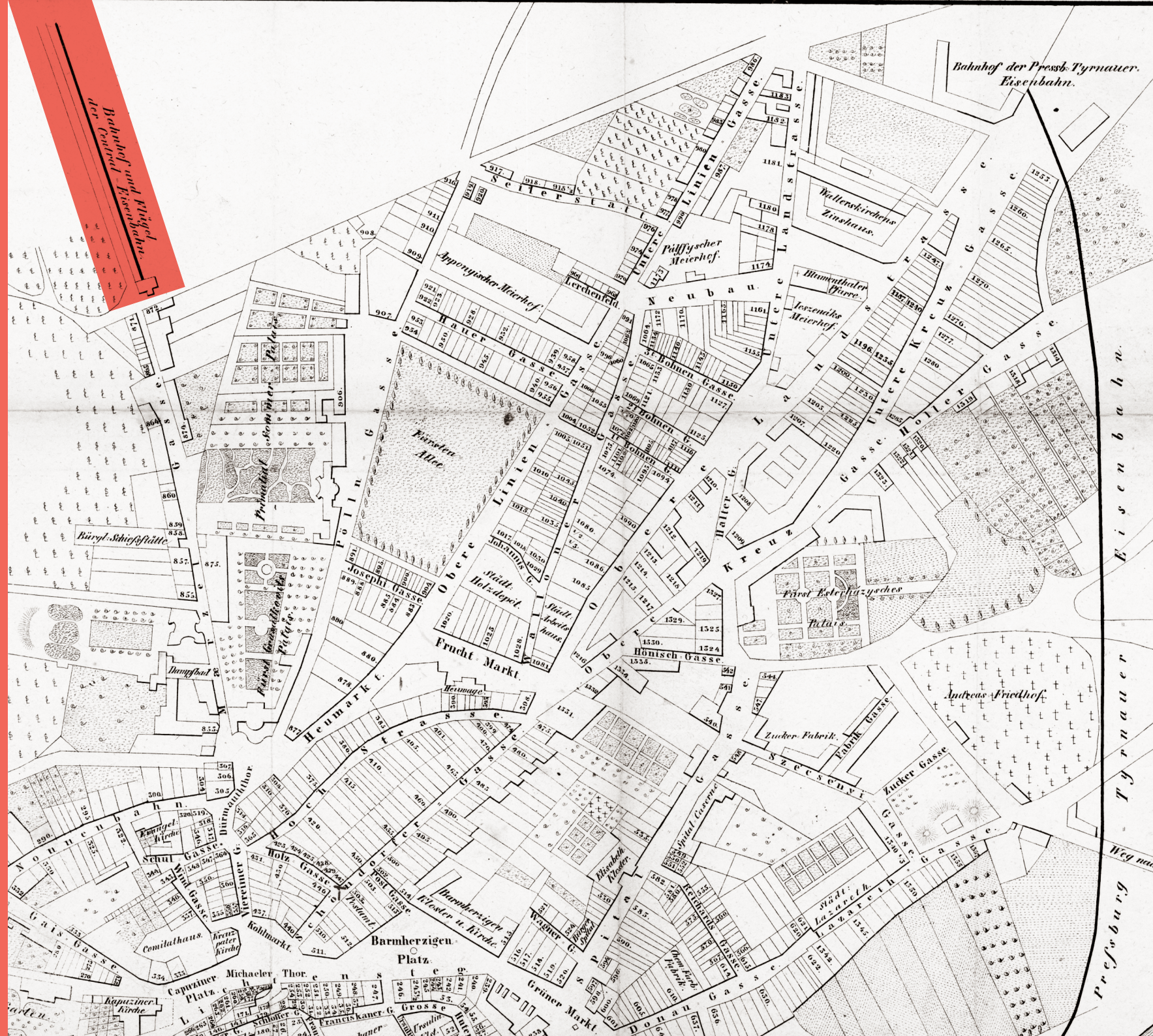
**Predmet výskumu** tvorí okrem budovy stanice a Námestia Franza Liszta (Predstaničné námestie) územie ohraničené prilahlými ulicami

- Pražská
- Štefánikova
- Šancová
- Jaskový rad
- Žabotova

(čiastočne Železničiarska a Palárikova).







Mapa Prešporka v roku 1848, detail



# Bratislava hlavná stanica

## Historický kontext

Geografické a historické postavenie Bratislavy

Poloha mesta v samotnom srdci Európy na brehu rieky Dunaj determinovala Bratislavu, aby sa stala križovatkou a cieľom obchodných ciest, strediskom mnohých kultúr. Počas stredoveku bolo jedným z najbohatších slobodných kráľovských miest v Uhorsku, po roku 1541 (Turci obsadili Budín) sa uhorský snem zvolával v Prešporku, mesto sa teda stalo hlavným mestom.

Poslednou veľkou politickou udalosťou v meste za vlády Uhorska bolo zasadnutie Uhorského snemu v rokoch 1847 – 1848. V marci 1848 snem odhlasoval zrušenie nevoľníctva. Cisár Ferdinand V. následne navštívil Bratislavu a 11. apríla 1848 v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca podpísal a vyhlásil tzv. marcové zákony. Po skončení tohto zasadnutia snemu bolo politické sídlo Uhorského kráľovstva premiestnené do Pešti a politický význam Bratislavy klesal. Blízkosť Viedne však naďalej zaručovalo mestu akési prioritné miesto, rolu významnej zastávky medzi Pešťou a Viedňou. Priemyselné a dopravné inovácie počas 19. storočia preto Bratislavu obísť nemohli.









# Začiatky železničnej dopravy v regióne

úloha a postavenie Prešporka na trati Budapešť – Viedeň,  
význam Bratislavy ako železničného uzla v regióne

24. januára 1844 sa odsúhlasili stanovy Uhorskej centrálnej železnice, ktorá 16. mája 1844 získala aj koncesiu na 80 rokov na výstavbu a prevádzku železníc od hraničného bodu Marchegg cez Prešporok a Nové Zámky po Pešť, Arad a Oradeu s odbočkami, napríklad do Komárna. Na väčšine tratí sa predpokladala animálna trakcia, no napokon sa valné zhromaždenie rozhodlo pre parnú trakciu na celej sieti.

## Prvé železničné mosty...

Zámer z roku 1837, ktorý počítal s vedením trate z Marcheggu mostom cez Moravu a pokračovaním cez Devínsku Novú Ves a Devín – od Devína po brehu Dunaja do centra Prešporka sa ukázal nemožným. Nábrehie, teda južná časť mesta bola tak husto zastavaná, že nebolo miesto pre železničnú stanicu, a preto sa zvolil smer Marchegg – Devínska Nová Ves – Lamač – Bratislava. Najprv však bolo treba vybudovať most cez rieku Morava (autor návrhov Felix Tallachini), most nad potokom Vydrica (Červený most, 1848, prvý železničný viadukt na území Slovenska), a preraziť 700 metrov dlhý tunel pred bratislavskou stanicou. Stanice Devínska Nová Ves a Lamač pribudli tiež v roku 1848.

## Prvá budova stanice

Prvý vlak ťahaný parným rušňom prišiel do Bratislavy 20. augusta 1848 z Gänserndorfu na trati Viedeň – Břeclav. Vlak ťahal rušeň Bihar vyrobený v roku 1846. Prvou stanicou parnej železnice bola budova na adrese Šancová 1, stavaná na násype, ktorý sa vykopal pri výstavbe tunela. Stanica bola postavená v duchu doby pre parné rušne ako hlavová – vlaky do nej zachádzali ako do slepej ulice a vychádzať z nej museli opačne, ako keby cúvali.

Budova dnes slúži ako sídlo železničnej polície, zadná časť niekdajšej stanice momentálne tvorí súčasť areálu Múzea dopravy. Pre zabezpečenie riadenia dopravy medzi Gänserndorfom a Bratislavou bolo zriadené telegrafné vedenie s Bainovými prístrojmi, prvými v Uhorsku vôbec. Poloha stanice však nevyhovovala perspektívnemu zámeru napojenia na trať Nové Zámky – Pešť, a preto sa pristúpilo k vybudovaniu novej stanice. Budovu s depom umiestnili priamo na trati vedenej v tomto úseku náročným svahovitým terénom, navyše v oblúku.

16. 12. 1850 – bolo ukončené napojenie Prešporka na železničnú sieť od Budapešti cez Nové Zámky



Kozics

Pressburg.



Hlavná stanica, Kozics



# Budova stanice

Prvá staničná budova, (ktorá dnes slúži Ministerstvu vnútra SR na Šancovej ulici), bola postavená v roku 1848 ako koncová stanica pre trať Bratislava – Gänserndorf – Viedeň a Bratislava – Břeclav. Do tejto koncovkej stanice s koľajiskom na umelom násype pozdĺž Pražskej ulice prišiel 20. augusta 1848 prvý parný vlak Uhorskej centrálnej železnice z Viedne cez Gänserndorf, Marchegg, Devínsku Novú Ves, Lamač, Železnú studienku, Červený most a tunel pri Kramároch.

Poloha stanice bola od začiatku predmetom kritiky, napriek tomu novú, modernú staničnú budovu dali postaviť na tom istom mieste. Hlavnú železničnú stanicu postavili v roku 1871 v neorenesančnom štýle podľa projektu Ignáca Feiglera ml. Jej vtedajší názov bol Pressburger Hauptbahnhof.





1871

## Pressburger Hauptbahnhof

1872

položili druhú koľaj v úseku Branislava hl. st. — Vajnory

1881

položenie druhej koľaje v úseku Lamač — Bratislava hl. st.

1885

celý úsek Bratislava hl. st. — Štúrovo na dvoch koľajach

1899

**oprava a rozšírenie tunela** — začiatok prác

18. január 1900

výstuž časti prestavaného tunela i ďalšia časť steny v dĺžke 40 metrov nevydržali tlak posúvajúcich sa hornín (zima 1899/1900 bola mimoriadne bohatá na zrážky). Zával si ľudské obete nevyžiadal. Prevádzka vlakov medzi Bratislavou a Viedňou sa prerušila.

23. január 1900

začiatok prác pri oprave tunela.

Z guľatiny vybudovali masívny drevený tunel, na ktorý nasypali zeminu.

Práce zabezpečovala budapeštianska firma Gudbranda Gregersena, tesárskeho majstra nórskeho pôvodu, ktorá realizovala viacero veľkolepých tesárskych prác po celom Uhorsku (napr. pri výstavbe základov budapeštianskej stanice Keleti pályaudvar, 1884).

Marec 1902

rýchlému postupu prác sa premávka cez tunel obnovila.

1903–1904

**budova stanice čiastočne prestavaná** podľa projektu Józsefa Erdélyho. Z pôvodnej stanice boli ponechané iba dve bočné budovy.



Pozsony  
Pressburg

Főpályaudvar.  
Staatsbahnhof.





**Pozsony — Pressburg**  
**M. á. v. pályaudvar. — Staatsbahnhof.**







BRATISLAVA. STANICA. BAHNHOF. ÁLLOMÁS.

Lichtig  
1349



**Prestavba počas druhej svetovej vojny podľa plánov z rokov 1938-39 — ďalšia významná prestavba staničnej budovy sa konala podľa návrhov Antona Parkmana. V rámci nej sa mal vyhlásiť prechod k nástupištiam pre bezpečný pohyb ľudí v areáli stanice.**

**Zmenila sa fasáda budovy** – historizujúce ornamenty nahradila strohá fasáda, nad korunnou rímsou centrálnej časti priečelia bola umiestnená bronzová plastika okrídleného kola od sochárky Heleny Mandičovej-Šinályovej. V rámci tejto prestavby sa mali vykonať aj zmeny v predstaničnom priestore, ku ktorým v dôsledku zmien politického režimu nedošlo. (Príjazdová komunikácia, po ktorej od roku 1927 jazdili k stanici autobusy, sa mala rozšíriť z 9 na 18 metrov.)





Stanicou do Bratislavy vstúpilo, odišlo, či len precestovalo množstvo významných návštev, napr. králi František Jozef I. a Karol II. Rumunský, bulharský cár Boris III., prezidenti Tomáš Garrigue Masaryk a Edvard Beneš, maharadža Salar Jung III., kardinál Jean Verdier, vedci Alfred Brehm, Werner Heisenberg, cestovateľ Fridtjof Nansen, hudobníci Franz Liszt, Johannes Brahms, Anton Rubinštejn, Hans Richter, Johann Strauss ml., Dinu Lipatti, Viedenská filharmónia, spisovatelia Adolf Heyduk, Ferenc Herczeg, Alois Jirásek, Egon Erwin Kisch, Branislav Nušić, maliar Mikoláš Aleš, herci Moskovského umeleckého akademického divadla (MCHAT), futbalisti Bayernu Mníchov a ďalší.

T.G. Masaryk na Hlavnej stanici







1960 Vo vestibule historickej prijímacej budovy sa na šírku celej steny nad vstupom k nástupištiu a podchodu nachádza **veľkorozmerná freska: Epopeja socializmu** v štýle socialistického realizmu, ktorú v roku 1960 zhotovil akademický maliar František Gajdoš.

1988 Vypísali **súťaž na novú podobu Hlavnej stanice**. Vyhral návrh (autori Karol Hoffman, Gabriel Koczkáš, Alfréd Rajnic), z ktorého sa realizovala iba prestavba obrátiska električiek pod úrovňou prístupovej cesty smerom k Žabotovej ulici. Kapacitný problém staničnej haly sa vyriešil provizórnou dostavbou, ktorá zakryla celú pôvodnú fasádu staničnej budovy.

Realizovaná bola v roku 1989  
nová hala pre verejnosť bola otvorená v januári 1990.

2012 Od 10. mája 2012 prebiehala na hlavnej stanici **rekonštrukcia** trakčného vedenia. Práce boli naplánované na etapy počas nasledujúcich 9 mesiacov. Dôvodom pre rekonštrukciu bola poruchovosť trakčného vedenia, ktoré bolo inštalované v roku 1967. Obnova bola plánovaná pred 10 až 15 rokmi. Pôvodné trakčné vedenie bolo demontované a nové podpery brán a zvislé izolované konzoly namontované.



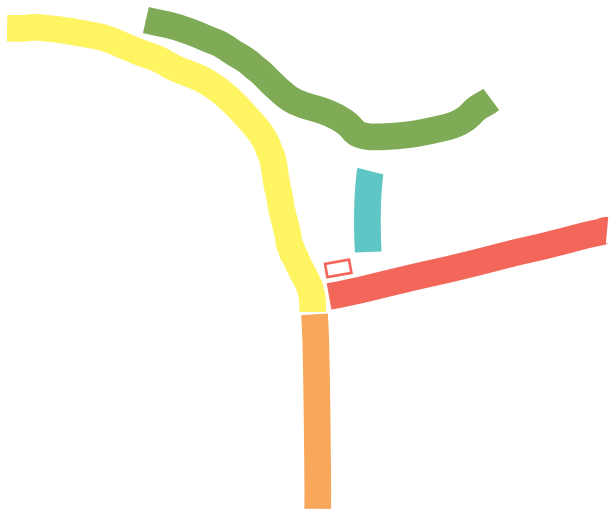
# Budovy

## súvisiace so železničnou dopravou

### Budova riaditeľstva železničnej polície (Šancová 1)

V roku 1983 zapísaná medzi kultúrne pamiatky.  
(Plán rekonštrukčných prác z r. 1994 vid' v prílohe).

**Neskoroklasicistická budova** má 3 nadzemné podlažia a ľavým traktom je podpivničená. V jej strede sa nachádza veľké schodisko, ktorým sa vystupovalo na nástupisko v úrovni druhého poschodia budovy. Rekonštrukcia prebehla pod vedením Ing. arch. Andreja Husára (projektová a inžinierska kancelária Invenprojekta). Do základov sa nezasahovalo, pôvodný krov sa ale kvôli zlému technickému stavu sa vymenil na nový.





## Múzeum dopravy

1998 – uzatvorenie dohody medzi ŽSR a Veterán klubom Bratislava o spoločnom postupe pri zriadení Múzea dopravy v roku 150. výročia železníc na Slovensku.

24. júna 1999 slávnostne sprístupnili verejnosti prvé slovenské múzeum dopravy, pričom priestory a železničné exponáty poskytli Železnice SR, exponáty cestnej dopravy zabezpečil Veterán klub Bratislava a prevádzku expozície zabezpečilo Slovenské technické múzeum prostredníctvom jeho novej organizačnej zložky.

Sponzorsky sa na tomto podieľala firma PPA-Control, a.s.

Pôvodná hlavová stanica stratila zmysel okolo roku 1870, keď sa terajšia Hlavná stanica stala prejazdnou.

Pevný násyp a pomerne nedávno postavený staničný objekt však železnica naďalej používala.

Od druhej polovice 19. storočia sa priestor bývalej osobnej stanice na pevnom násype používal na odstavovanie vlakov a na nakladanie a vykladanie tovarových zásielok. Nie každá zásielka však zo stanice odchádzala ihneď.

Preto sa musel na prechodné uloženie zásielok vybudovať skladový objekt.

Prvý sklad vybudovali na mieste zrušenej koľaje trate tak, že z jednej strany ponechali paralelnú koľaj.

Z druhej strany bol ku skladu prístup vozmi a neskôr autami. Na konci 19. storočia už jeden skladový objekt nestačil, vybudovali teda ďalší v smere k ústiu tunela, severne od predošlého. Architektúra skladov je typická pre prevádzkové, najmä továrenské objekty z obdobia okolo roku 1900. Neomietaná tehlová architektúra je doplnená kamennými architektonickými článkami, ktoré majú okrem praktickej nosnej, aj dekoratívnu funkciu. Hrubšie piliere nesú rozľahlú strechu, zúžené steny medzi nimi bez nosnej funkcie sú perforované širokými dvernými otvormi do jednotlivých polí skladišťa. Tých je 31, budova je dlhá skoro 150 metrov pri šírke 15 metrov.

Múzeum sa nachádza v priestoroch koľajiska a dvoch príľahlých skladov. Sklady pochádzajú z druhej polovice 19. storočia pozdĺž koľajiska, na ktorom sa nachádzajú lokomotívy, vozne, parný žeriový a pluh, a ďalšie exponáty železničnej expozície. V Sklade č. I. (Hala A) nachádzajúcom sa za Výpravnou budovou, kde sídli GR ŽP, sú umiestnené železničné exponáty prezentujúce vývoj zabezpečovacej, signalizačnej a oznamovacej techniky, ako aj iných artefaktov koľajovej dopravy ako vývoj upevnenia koľajových zvrškov. V ďalšom oddelení sú exponáty cestnej dopravy od dvoch historických bicyklov s veľkými prednými kolesami (tzv. kostitrasy), motocykle a automobily ranej éry automobilizmu v rokoch 1900 až 1939. V Sklade č. II. (Hala B) nachádzajúcom sa za Skladom I. je umiestnená dioráma ruín mesta, vládne automobily z čias Sovietskeho zväzu a vozidlá prezentujúce motorizmus po druhej svetovej vojne prezentujúce československý automobilizmus. Atmosféru dotvára dioráma STK s vybavením zo šesťdesiatych rokov.

Oba sklady sú pamiatkovo chránené.



Pripravovaná prestavba predstaničného priestoru spolu s generálnou rekonštrukciou historickej budovy Hlavnej stanice nie je možná bez priameho napojenia na Pražskú ulicu. Akokoľvek by bola budova skladu zaujímavou či výnimočnou architektúrou, bolo by nezmyslom trvať na jej zachovaní, ak je prekážkou pri výstavbe dopravného uzla, ktorý Bratislave už desaťročia chýba. Predchádzajúca úprava Predstaničného námestia ako aj trápny pokus o rozšírenie budovy Hlavnej stanice asi pred 40 rokmi sú dôkazom, že Hlavná stanica potrebuje zásadné riešenie.

A to je možné len po odstránení nevhodných stavieb, medzi ktoré patrí aj objekt takzvaného druhého skladu.

(Štefan Holčík: Železničné sklady boli podradné stavby. Bratislavské noviny, 2007)





# Nerealizované zámery a plány

Potreba prehodnotenia polohy hlavnej železničnej stanice v Bratislave sa objavila už koncom 19. storočia. O dôležitých investíciách však rozhodovala priamo mestská rada alebo uhorské ministerstvá.

- 1905** Opakované rokovanie mestských poslancov o regulačnom pláne naštartovalo v mestskej rade **diskusie o konkrétnych otázkach regulácie**, ako bol mestský okruh, regulácia priemyselnej zóny či výstavba druhého mosta cez Dunaj. Práve tieto diskusie nakoniec inšpirovali mestských poslancov k tomu, aby prípravou plánu poverili v novembri 1906 ozajstného experta. Bol ním v tom čase už známy urbanista a profesor na budapeštianskej Umeleckopriemyselnej škole Antal Palóczi (1849 – 1927).
- 1907** Palócziho úlohou bolo posúdiť existujúce dva plány, avšak jeho erudovaný komentár pravdepodobne oslovil mestskú radu natoľko, že už v marci **1907** si u neho objednali **vyhotovenie nového plánu regulácie a rozšírenia mesta**. Palóczi ako jeden z mála v Uhorsku zdôrazňoval, že najdôležitejším aspektom plánovania mesta nie je výstavba reprezentačných budov, ale **konzistentné uplatňovanie celomestského jednotného regulačného plánu**. Palóczi predpokladal, že v najbližších päťdesiatich rokoch sa počet obyvateľov Bratislavy zvýši na 150 000, a práve s takou perspektívou pracoval aj v návrhu rozšírenia mesta. Naznačil dva hlavné smery územného rastu. Prvý zahŕňal rovinatý terén vtedajších priemyselných predmestí a druhý svahy Malých Karpát na východnom okraji mesta, kde uvažoval s výstavbou záhradnejštvrti. V rámci regulácie navrhoval odstránenie časti železničných tratí z centra, prípadne ich prestavbu na mimoúrovňové, ako aj zrušenie alebo prestavbu niekoľkých železničných staníc. Antal Palóczi pracoval na regulačnom pláne Bratislavy desať rokov, pričom ho bol nútený opakovane revidovať, aby zohľadnil pripomienky mestskej správy a uhorských ministerstiev.







Finálnu verziu plánu predstavil na zasadnutí Uhorského zväzu inžinierov a architektov v júni 1917. Navrhoval posunúť Hlavnú stanicu smerom k odstavnej stanici nad dnešnou Pionierskou ulicou, pričom štruktúru železničných ťahov podobne ako nákladnú zriaďovaciu stanicu pri Vajnorskej na Pasienkoch navrhoval nechať v pôvodnej polohe. Palóczyho plány síce kvôli politickým zmenám (I. svetová vojna, vznik ČSR) zostali iba na papieri, niektoré jeho návrhy sa však objavili aj v neskorších inovačných plánoch počas 20. storočia.

**1922** Pásmový plán mesta (autor Ing. Raidl) navrhuje preloženie železničnej trate na východný okraj mesta.

**1925-29** Železničné riaditeľstvo analyzuje **možnosti prestavby** železničných staníc na území Bratislavy. prioritou zostáva plán transformácie Hlavnej stanice na „ústredné osobné nádražie“ na pôvodnom mieste stanice (nepredpokladali prudký nárast obyvateľstva v najbližších rokoch, ale počítali s postupným presunom centra mesta smerom na východ).

**1926** **Regulačná štúdia Veľkej Bratislavy** – architekti A. Balán a J. Grossmann upozorňujú na nevýhodnú polohu Hlavnej stanice a na problematickosť trate do Maďarska, ktorá viedla zo stanice Nivy cez dunajský most a Petržalku, pričom križovala 16 komunikácií a bránila prirodzenému rozvoju.

**1928** Bola vypísaná **medzinárodná architektonická súťaž na generálny regulačný plán mesta**. Súťaž vyhrala dvojica expertov Dryák-Tvarožek, ktorí do svojho tímu prizvali železničného experta Chlumeckého, a navrhli železničnú dopravu z centra mesta vylúčiť a vytvoriť železničný oblúk po východnom okraji mesta.

**1932** **Masarykova akadémia práce v Prahe** vypíše anketu „o nádražní otázce města Bratislavy se zřetelem na regulační plán města“. Výsledky ankety skonštatovali, že poloha Hlavnej stanice je v rozpore s prirodzeným vývojom mesta. Navrhli upraviť terén, z plôch, ktoré sa dali zastavať, odstrániť budovy železníc. Vzhľadom na vysoké náklady však pripúšťali aj modernizáciu jestvujúcej stanice ako provizórne riešenie.



## **Plány výpravnej budovy z roku 1966**

**Modernizácia stanice podľa plánov Jána Baránka a Vojtecha Fíčíka** tiež počítala s prestavbou predstaničného priestoru, a keďže vybudovanie modernej (pristavanej) presklenej výpravnej budovy s plochou strechou bolo podmienené prestavbou predstaničného priestoru, ani jedno sa nerealizovalo. Spomínaná dvojica architektov navrhla tiež výpravnú budovu, ktorá dodnes stojí (Bratislava Nové Mesto).

**2001**

**Architektonická súťaž na prestavbu stanice a predstaničného priestoru.**

Vítazom sa stal ateliér BKPŠ, realizátorom Transprojekt. Tento návrh už počítal s odkrytím fasády staničnej budovy, na základe vizuálu z roku 1905. Pri stanici by malo vyrásť aj nové nákupné centrum (60-tisíc m<sup>2</sup> nákupnej plochy, cca 150 obchodov), administratívne budovy aj hotel. Časť budov v areáli múzea dopravy by bola asanovaná.

**2006**

realizátor žiadal Staré Mesto o územné rozhodnutie.

**2010**

Staré Mesto vydalo právoplatné územné rozhodnute. Zmluva o budúcej zmluve medzi Starým Mestom a Transprojektom.

**Máj 2017**

Krajský Súd Bratislava rozhodol, že zmluva medzi mestom a Transpkrojektom stále trvá. Práce sa nezačali, mesto a Transprojekt roky vinili jedendruhého za nesplnenie zmluvných podmienok.



# Príľahlé ulice

## história, urbanistický vývoj

### Predstaničné námestie – Námestie Franza Liszta

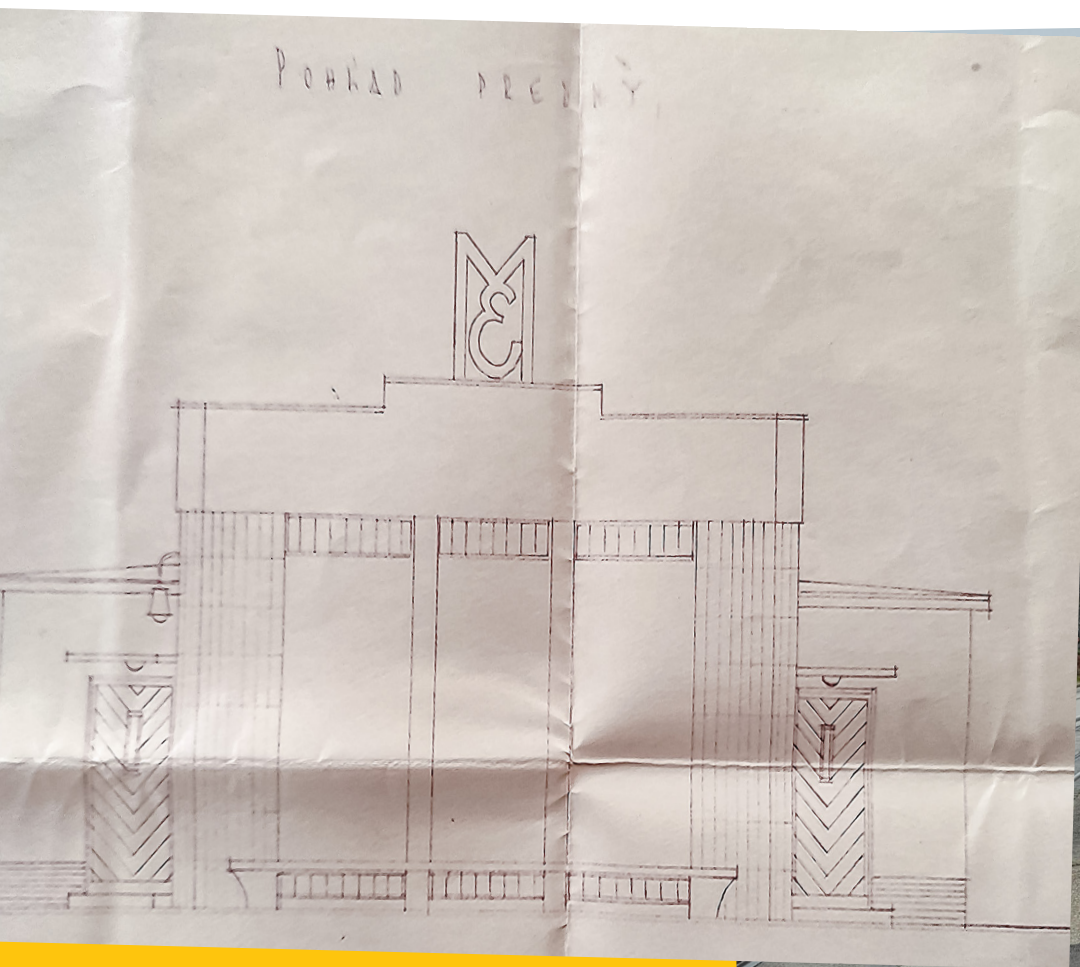
Priestor ohraničený budovou stanice a Šancovou sa v období rokov 1992 – 2012 nazýval Predstaničné námestie. Do 22. apríla 1992 mal názov Dimitrovovo námestie podľa G. Dimitrova (1882 – 1949), bulharského komunistického vodcu. Súčasný názov získal 1. augusta 2012 na počesť uhorského hudobného skladateľa Franza Liszta (1811 – 1886), ktorý v Bratislave koncertoval v paláci Leopolda De Pauliho. V blízkosti dnešného námestia sa nachádzala do roku 1919 tiež Liszt Ferenc utca, dnešná Čajkovského ulica.





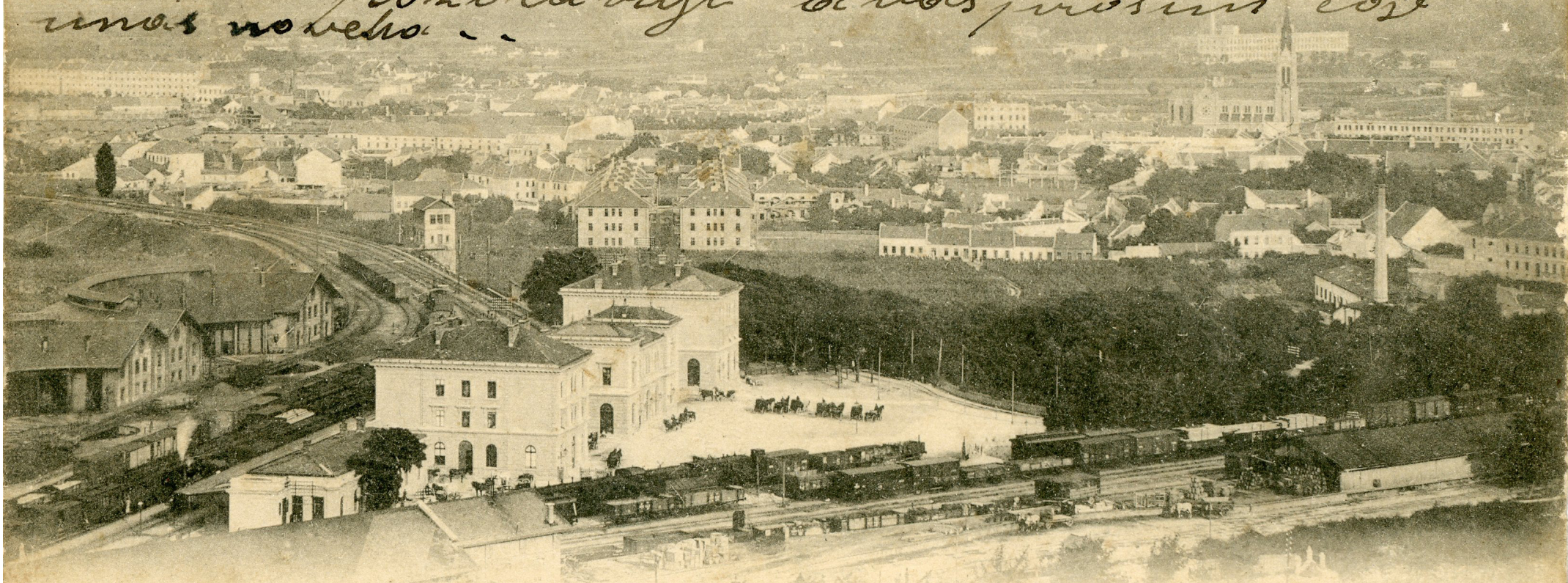
**Názov aj funkcia priestoru boli plne určené stanicou**  
nachádza sa tu konečná zastávka autobusov a trolejbusov liniek,  
ktoré zabezpečujú prepravu cestujúcich na vlakovú stanicu.

Na Predstaničnom námestí bola aj konečná zastávka električiek, ktorá však v roku 1988 bola prebudovaná a premiestnená na východný okraj predstaničného areálu pri Žabotovej. Na Predstaničnom námestí sa nachádzali a nachádzajú iba objekty súvisiace s dopravou — parkoviská pre autá, chodníky pre chodcov, lavice, prístrešky, zastávky, záhony pre rastliny a jediná budova iného charakteru, pri zastávke električky.





26/9 1902 Druze Milovanovi Maminke  
 minois no otkrat vo dravijem  
 a m je komarochi. a. predsta vensvo toki  
 unis noveho...



M. A. V. Indóház és Virágvölgy.

K. ung. Staatsbahnhof u. Blumenthal.

Borsongy.

Pressburg.

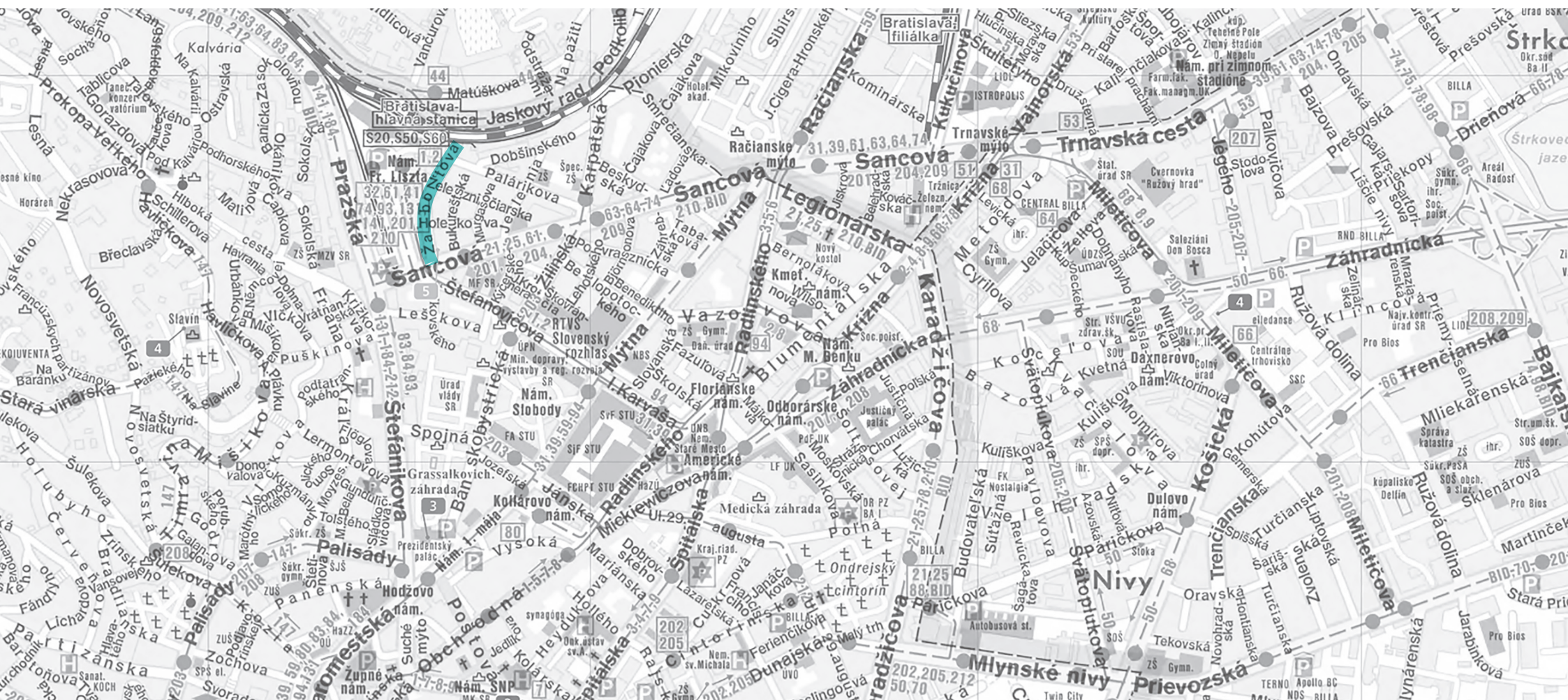
se pre sue Ten do den x me. Bili. Pi. x Bohem.  
 c'tese coje v otkratu noveho...



## Žabotova ulica

Štvrť východne od Hlavnej stanice vznikla koncom 19. storočia v priestore bývalých vinohradníckych záhonov (napr. Poseln). Jej dominantnými ulicami sú Žabotova a Železničarska (príp. Palárikova), pričom priestor medzi nimi je vyplnený kratšími ulicami (Holekova, Murgašova, Bukureštská). Práve blízkosť Hlavnej stanice definovala charakter týchto ulíc, v ktorých pôvodne bývali prevažne železniční úradníci a iní zamestnanci.

Žabotova ulica sa najprv volala Margitina (Margarethengasse, Margit utca) podľa sv. Margity, dcéry uhorského kráľa Bela IV. Po vzniku ČSR ju premenovali (1921) podľa slávneho českého maliara na Mánesovu a za Slovenského štátu (1943) jej dali súčasný názov podľa obľúbeného bratislavského maliara slovenského pôvodu Ivana Žabotu, ktorého v Bratislave pripomína aj náhrobok na Ondrejskom cintoríne.





Pre Žabotovu ulicu bolo typické, že okrem obytných domov sa na nej nachádzali aj viaceré továrne.

**Na mieste dnešného domu č. 6** sa začiatkom 20. storočia dokonca nachádzali až tri

- Továreň na rybie konzervy L. S. Kollmanna
- Bratislavská továreň na ocot J. Dibelku
- Továreň na strelné zápalky Sellier & Belliot.

Najstaršia z nich bola konzerváreň, ktorá vznikla už koncom 19. storočia.

### **Susedné domy (č. 8, 10, 14)**

boli postavené okolo roku 1920

pre Československé štátne železnice,

ktoré v nich zriadili nájomné byty pre svojich

zamestnancov. Najhonosnejšie byty sa zrejme

nachádzali na Žabotovej 8, pretože v 20. rokoch

v nich bývalo najviac vyšších úradníkov, napr. železniční radcovia Oldřich Kožešník a Jaroslav Novák či stavebný radca Vítězslav Kutina.

Ďalší železničný radca — František Jellinek — býval v dome č. 10

a vrchný sprievodca vlakov František Palka v dome č. 14. Železnice —

v duchu dobových trendov —umožňovali svojim zamestnancom

aj športovať, a preto prevádzkovali vlastný tenisový klub

(Lawn Tennis Klub železničných úradníkov),

ktorý sídlil na Žabotovej 10.





Na tejto ulici sa nachádzala od januára 1900 fabrika na výrobu konzerv (Pozsonyi konzervgyár). Bola založená ako akciová spoločnosť. „Vyrába zeleninové konzervy v kelímkoch, sušenú zeleninu v sáčkoch, marmelády, ovocné chleby, cukrované ovocie, zavárané ovocie, turistické polovnícke a iné konzervy. K rozkvetu firmy by bola potrebná konzumácia týchto výrobkov, čo sa zatiaľ nestalo v širšom meradle,“ píše Ortvyay v roku 1905.

**Žabotova 3 — Ambulatórium** — budova bývalej polikliniky z roku 1936 (pôdorysy vid'. v prílohe). Momentálne chátra, v posledných rokoch niekoľkokrát vyhorela.









## Tenisové kurty Žabotova

Tenisový klub bratislavskej "Lokomotívy" patril medzi prvé slovenské tenisové oddiely založené v Bratislave. Hráči oddielu patrili veľa rokov k špičke slovenského a československého tenisu. Oddiel vznikol v roku 1929 iniciatívou vysokopostavených železničných úradníkov, pánov Dědka, Spiegla a Jelínka.

V archíve mesta Bratislavy je pod heslom "Lawn-tennis club železničních úředníků" uložená aj zápisnica z ustanovujúceho zasadania klubu zo dňa 11. 2. 1929 za prítomnosti 36 účastníkov. V roku 1930 mal oddiel už 119 členov, v roku 1931 až 153 členov.

V prvých rokoch života oddielu dominovali v členstve príslušníci "vyšších" tried. Kvalitatívny rozvoj nastal až po príchode mládeže, ktorá už vyrastala na železničiarskych dvorcoch.

Boli to odchovanci prvého plateného správcu klubu "uja" Antona Meruňku, nestora bratislavského tenisu. Z tohto kolektívu vyrástli reprezentanti, ktorí o prvenstvo v tenise na Slovensku súperili s bývalou "eškou" – ŠK Bratislava, terajší Slovan. Klub vystaval pri dvorcoch pánovi Meruňkovi správcovský byt, kde rodina dlhé roky bývala.

Tenisový klub fungoval i v medzivojnovom období až do leta 1944, keď ustupujúce nemecké vojská využili tenisové kurty ako odstavné plochy pre nemecké transporty. Železniční úradníci, členovia oddielu, využili svoje skúsenosti a vplyv a i vďaka porozumeniu riaditeľstva štátnych železníc dvorce boli obnovené a v roku 1946 sa mohla sa začať tenisová sezóna. Stredobodom sezóny bolo exhibičné stretnutie so zahraničnými hráčmi, na ktorom sa zhromaždilo niekoľko tisíc nadšených divákov. Štartovali tu Austrálčania, Američania a kvalitní európski hráči. V roku 1948 sa oddiel transformoval na tenisový oddiel Š. K. Železničiar, ktorý po roku 1951 v rámci novej organizácie telovýchovy, založenej na podpore veľkých závodov, podnikov a škôl, prešiel pod TJ Lokomotíva. Odchod špičkových hráčov do Slovanu a generačná výmena hráčov znamenala po roku 1951 útlm v aktivitách oddielu. V roku 1958 sa na jednom z piatich

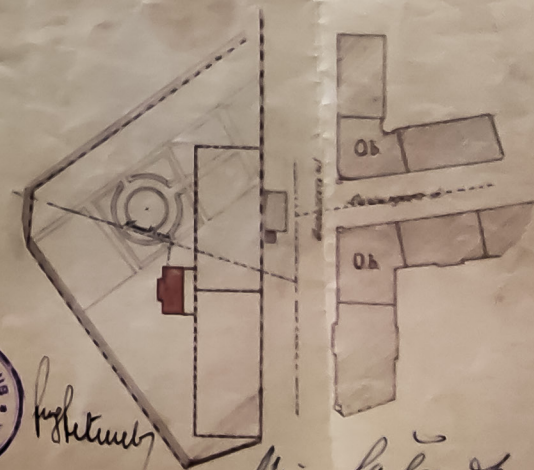
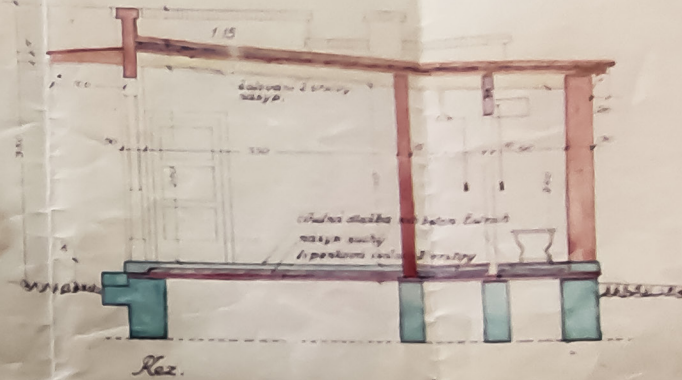
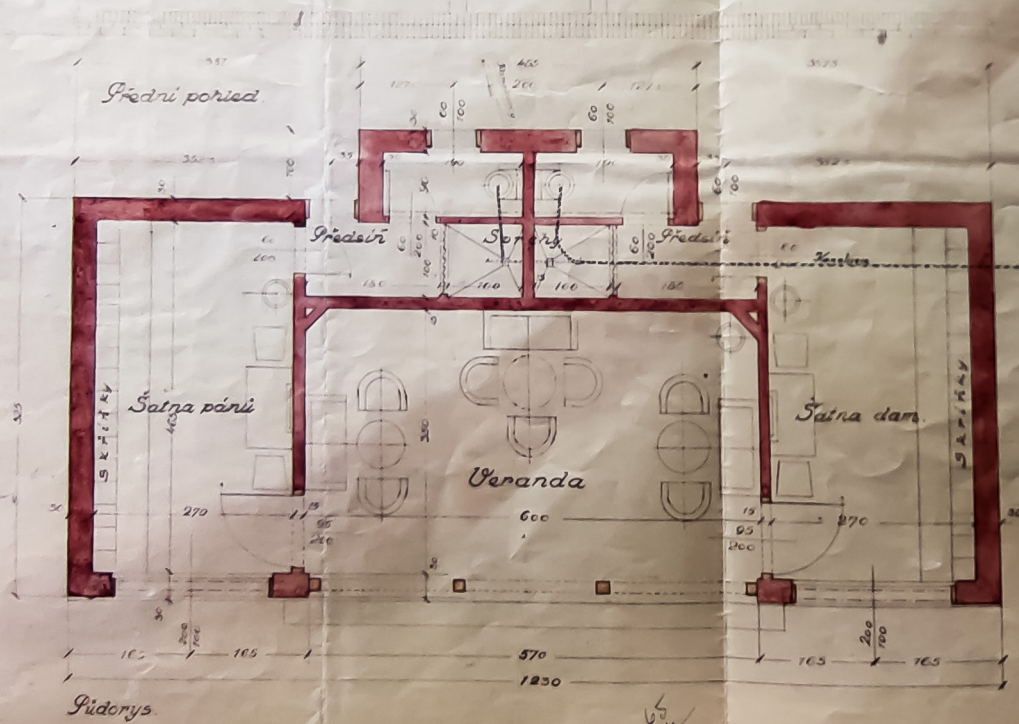
tenisových dvorcov po uložení asfaltovej vrchnej vrstvy začal hrať basketbal. V rokoch 1976 – 1977 sa svojpomocne vybudovalo nové oplotenie, umelé osvetlenie na všetkých štyroch dvorcoch, nová cvičná stena, veľká krytá tribúna a prestaval sa objekt šatní. V 80. rokoch minulého storočia tenisový oddiel Lokomotíva Bratislava mal vyše 100 členov a jeho činnosť sa sústreďovala na výkonnostný i rekreačný tenis. Boli sezóny vydarenejšie, i menej úspešnejšie, organizoval sa aj celoštátny turnaj ku Dňu železničiarov, ktorého sa zúčastnili aj budúci reprezentanti Československa, napr. Ivan Lendl a Miloslav Mečíř. Svoje tenisové začiatky tu absolvoval aj veľmi úspešný reprezentant Karol Kučera. Na čele výboru tenisového oddielu sa vymenilo viac predsedov, ktorí so striedavými úspechmi zabezpečovali jeho činnosť.

K významnej zmene prišlo v roku 1991, keď sa od bývalej Telovýchovnej jednoty Lokomotíva Bratislava oddelili všetky športové oddiely a tie si museli zabezpečovať financovanie z vlastných zdrojov. Pozitívom bolo, že klub mal vyriešené vlastníctvo všetkých objektov v areáli a nájomnú zmluvu s železnicami na pozemky. Činnosť tenisového klubu po delimitácii možno hodnotiť pozitívne, výkonnostný i rekreačný tenis bol v rámci možností na požadovanej úrovni. V týchto rokoch klub prihlasoval do súťaží pravidelne všetky kategórie: mladší žiaci, starší žiaci, dorast, dospelí i veteráni a to až do sezóny 2004. Po tomto roku sa však už vedenie TK muselo venovať hlavne riešeniu situácie, ktorá vznikla koncom 90. rokov a ktorá súvisela s pripravovanou investičnou akciou Predstaničné námestie. Možno konštatovať, že nakoľko dosiaľ nedošlo k definitívnej dohode o majetkovom vyrovnaní s developerom, zostáva tento problém kľúčovým, i keď hlavnú náplň tenisového klubu, a to hranie tenisu, vedenie plnohodnotne zabezpečuje. (tenislokomotiva.sk)



KLUBOVNA TENISOVÉHO KLUBU ŽELEZNIČÁŘŮ.

MÉTRO 1.50



Surface 1: 1000

High

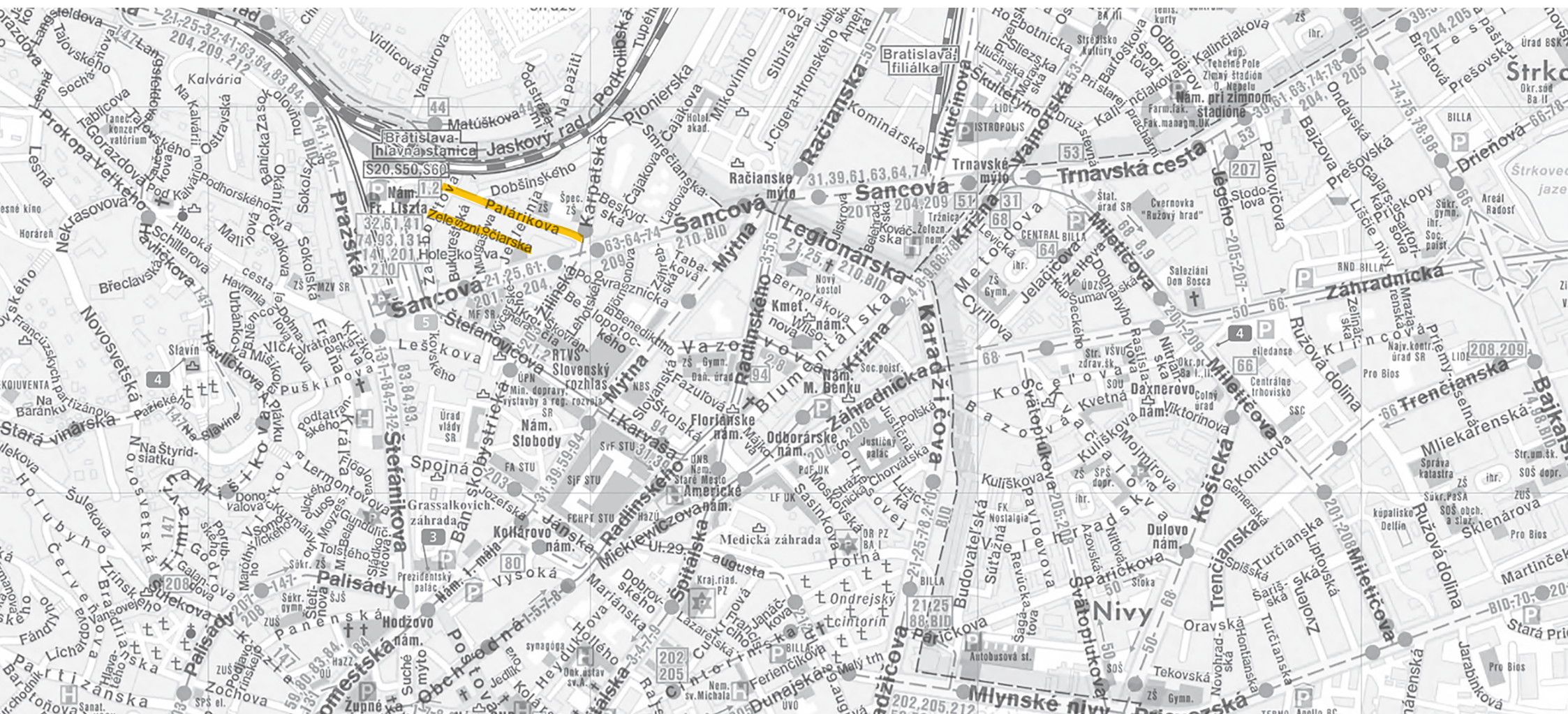
Min. Salendk



## Železničiarska (a Palárikova ulica)

Železničiarska pôvodne sa nazývala Leinburgova (Leinburggasse, Leinburg utca) podľa spisovateľa, literárneho historika a prekladateľa Otta Gottfrieda von Lütgendorff-Leinburg (1825 – 1893), bratislavského rodáka, ktorý sa presadil najmä v severnej Európe prekladmi severských spisovateľov do nemčiny (uznanie si získal napr. prekladom Tegnérovej Ságy o Fritiotovi).

Až v roku 1931 ju pomenovali podľa blízkej železničnej stanice a typických obyvateľov ulice. Charakteristická bola vyššou občianskou vybavenosťou, popri bytových domoch sa na nej nachádzali aj menšie obchodné a remeselné prevádzky, ktoré využívali aj obyvatelia prilahlých ulíc. Túto ulicu je preto možné oprávnenne považovať za centrum celej štvrte.





Domy č. 1, 3, 5, 7 a 9 boli pokračovaním železničiarских domov zo Žabotovej ulice, vlastnili ich Čs. štátne železnice a taktiež využívali ako nájomné byty pre svojich zamestnancov (napr. vrchný sprievodca vlakov Leopold Alló, vrchný železničný inšpektor Rudolf Moroz).

Dom č. 2 taktiež postavili okolo roku 1920 a sídlilo v ňom Riaditeľstvo čs. dráh. Budova ostala v jeho vlastníctve aj po tom, ako si v rokoch 1925 – 27 dalo postaviť monumentálnu budovu na Klemensovej ulici.

Okrem železničných domov s nájomnými bytmi sa na ulici zachovali aj niektoré súkromné bytové/rodinné domy zo začiatku 20. storočia. Mimoriadne zaujímavú fasádu s prvkami secesnej ornamentiky má dom č. 8, ktorý vlastnil (a zrejme aj dal postaviť) Julius Grosz, po jeho smrti jeho vdova. V dome sa nachádzal sklad piva a vína Anny Vidašičovej, ktorá mala v susednom dome (č. 10) obchod s mliekom a mliečnym tovarom, práve tak ako pekárstvo.

V dome č. 10 býval aj obchodník s lahôdkami Jozef Fuchs a obchodník s poľnohospodárskymi plodinami a obilím Erwin Sax, ktorí síce mali predajňu na Lamačskej ceste, resp. Štefánikovej 11, ale určite v rámci dobrých vzťahov otvorili dvere aj svojim susedom. Vidašičovú s Fuchsom dopĺňali vzájomne si konkurujúce obchody so zmiešaným tovarom Márie Ellenbogenovej (č. 14) a Jána Stefka (č. 16). Pokiaľ sa chceli obyvatelia ulice občerstviť, neboli odkázaní len na obchody, ale mohli si posediť v hostinci Jána Šmatlanka (č. 4). V tom istom dome mal sídlo aj maliar — natierač František Jerábek. Na ulici bývali, či mali prevádzku aj iní majstri — kotlár František Šmid (č. 2), strojný zámočník Václav Bednarinka (č. 7), dámska krajčírka Frieda Jellinek, stolári Andrej Nikus (č. 10), Eduard Kafka, Jozef Zavarčík (č. 14) či štukatér Ján Kovár (č. 22).

Z historických domov je potrebné vyzdvihnúť ešte Bytový dom železničných zamestnancov ( ), postavený v rokoch 1926–27 podľa projektu Josefa Mareka a dom č. 24 (roh s Jeleňou ulicou) s eklektickými prvkami. V domoch sa nachádzalo množstvo prevádzok, napr. holičstvo Gustava Mellnera či povrazníctvo Jozefa Motičku. Medzi nimi stojí dom Emanuela Eleka (č. 22), v ktorého areáli sa nachádzala továreň na komíny Ing. A. Schulza, ako aj veľkoobchod s vínom Karola Buna (v dome mal aj veľký sklad), železiarstvo Karla Berghoffera a elektrotechnická kancelária Bartelmus Donát a spol. Dom musel byť naozaj priestorný, veď v ňom sídlil aj Čs. elektrotechnický zväz. Okrem Schulzovej továrne na komíny sa na ulici nachádzala aj továreň na rybie konzervy Eduarda Malmeda (č. 14), ktorá sa v 30. rokoch presťahovala na Mlynské Nivy.





Pestré zloženie ulice a dobrá občianska vybavenosť tam prilákala aj niektoré spolky.

Z nich je hodno spomenúť aspoň **Slovenskú filharmóniu (č. 9)**, amatérske teleso, ktoré začiatkom 20. storočia založil v Bratislave Miloš Ruppeldt. Na ulici tiež sídlili športové kluby Čs. Obec Junákov (č. 1) a Spolok železničiarov Š. K. (č. 4).

Celkom osobitou stavbou je funkcionalistická **Robotnícka slobodárňa a nocľahárňa (č. 11 a 13)**., ktorú podľa projektu architekta Vojtěcha Šebora postavil Rudolf Frič. Základný kameň položili 3. septembra 1929 a odovzdaná bola v roku 1933. Táto nenápadná, no vo svojej dobe veľmi cenená budova bola výsledkom nedostatku ubytovacích kapacít pre sezónnych robotníkov, ktorých sa len za prvých 10 rokov od vzniku ČSR v Bratislave premlelo odhadom až 600 000.

Keďže nemali kde bývať, prespávali ako bezdomovci kade-tade, najčastejšie na Hlavnej stanici. Po otvorení slobodárne sa uľavilo celému mestu. Veď robotníci radi vymenili nehostinné priestory ulice za modernú budovu s ústredným kúrením, kúpeľmi, sprchami, reštauráciou a priestrannou jedálňou. Budova mala dve krídla – mužské a ženské, v strede dispozície bolo schodisko a ubytovacie poschodia mali trojtraktovú dispozíciu. Časopis Slovenský staviteľ vtedy napísal:

**„Na Leinburgovej ulici v Bratislave bola prevedená stavba slobodárne a nocľahárne, ktorá sa vyznačuje niektorými technickými zvláštnosťami: Stavba je prevedená zo železobetónovej kostry, ktorá je položená čiastočne na železobetónovú platňu. Konštrukcia je vyplnená dutými tehľami systému »Hodo«, výrobkom zo Slovenských akciových tehelní v Devínskej Novej Vsi. Stropné konštrukcie sú všade zo železobetonu systému »Asi-Moulin«, prevedené boli súčasne konštrukciou železobetónovou. Deliace priečky sú takmer všetky dutých tehál »Deva«, ktoré sú tiež výrobkom Slovenských akciových tehelní v Devínskej Novej Vsi. Na schody bola použitá slezská žula. Fasádna vakovka je ušľachtilá, z tvrdého prírodného kameňa a jednobarevná. Cement na stavbu dodávali Slovenské továrne na portlandský cement v Ladcoch, vápno z vápeniek v Novom Meste nad Váhom. Budova je vybavená ústredným kúrením, vlastnými kúpeľmi a sprchami; je tu tiež reštaurácia s priestrannou jedálňou. Budova slúži k ubytovaniu robotníctva, ktoré príde do Bratislavy za prácou, pre prechodné výpravy sezónneho robotníctva atď. Okrem toho je tuná niekoľko desiatok izieb pre slobodných a niekoľko miestností pre Zemský úrad práce. Stavba bola prevedená a je spravovaná kuratoriumom pre udržiavanie slobodárne a nocľahárne v Bratislave. Projekt a dozor na stavbe obstaral Ing. arch. Šebor z Bratislavy.“**

Budovu v 90. rokoch prestavali na prvé bratislavské sídlo rakúskej banky Creditanstalt, pričom zmenili vnútorné usporiadanie, ale ponechali pôvodnú podobu fasády s výnimkou atikového otvoru v ľavom krídle, za ktorým zriadili nové priestory.



Blok ulíc zo severu uzatvára **Palárikova ulica**. Je to dlhá ulica, spájajúca Žabotovu a Karpatskú ulicu (ústi až pri bývalej budove YMCA).

Vznikla tiež koncom 19. storočia na mieste vinohradníckeho záhonu a pôvodne sa nazývala Wesselényiho ulica (Wesselényigasse, Wesselényi Miklós-utca) podľa maďarského politika, spoluzakladateľa Uhorskej akadémie vied. Ulica v roku 1937 dostala dnešný názov podľa slovenského dramatika Jána Palárika.

Najzaujímavejšou architektúrou ulice sú **Železničarske domy** (tzv. Kolónia Zenhaus, č. 1 – 10). Ide o robotnícku kolóniu, ktorú na podnet zástupcu mešťanostu Teodora Kumlika postavil v roku 1902 Alexander Feigler podľa projektu Ferdinanda Kittlera a Karla Gratzla pre zamestnancov železnice. Domy s výraznou tehlovou fasádou sú symetricky usporiadané po oboch stranách ulice a na každom poschodí sa nachádzajú štyri byty. Ich dispozície neboli realizované podľa projektu Kittlera a Gratzla, ale podľa upraveného projektu, ktorý realizoval hlavný mestský inžinier Heinrich Szántó.

Na západnom konci ulice sú zachované niektoré neoslohové rodinné a bytové domy zo začiatku 20. storočia pre strednú vrstvu. Dom č. 20 napr. obýval novinár Jozef Mikuš, zodpovedný redaktor denníka Ľudová politika a týždenníka Ľudový chýrnik. V dome č. 13 sa nachádzala továreň na meracie prístroje Jozefa a Jána Fričovcov.

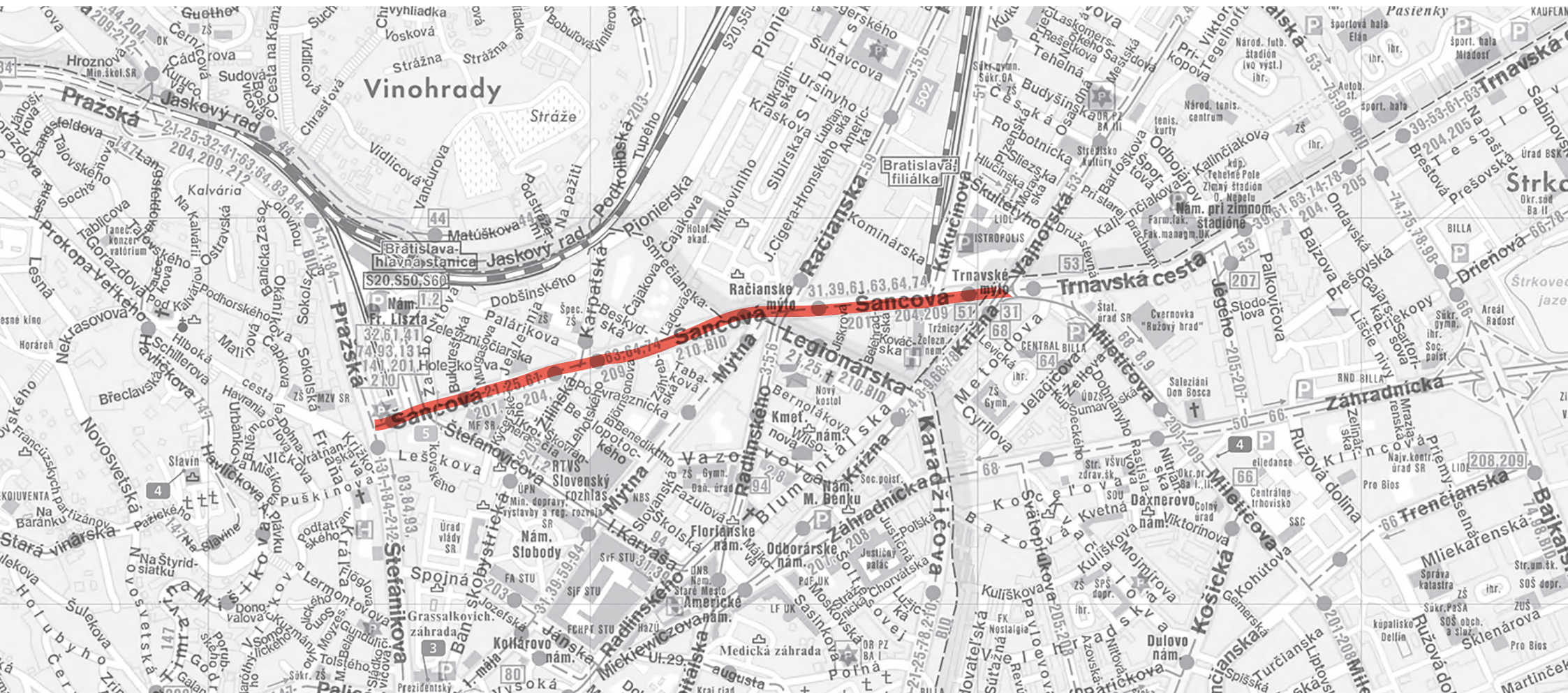




## Šancová ulica

Z južnej strany Námestie F. Liszta a Žabotovu ulicu uzatvára Šancová ulica, spomínaná už v 18. storočí, pomenovaná podľa opevnenia (šance alebo valy), ktorými bolo v roku 1775 ohradené vonkajšie predmestie Bratislavy (Schanzstrasse, Sánc-út). Šance nemali fortifikačný charakter, ale boli len mýtnou líniou, na ktorej stáli štyri mýtné stanice na miestach, kadiaľ do mesta vstupovali diaľkové cesty. Pozdĺž šancí viedli vonkajšie aj vnútorné cesty, ktoré sa po zasypaní priekopy na začiatku 20. storočia premenili na dôležitú okružnú cestu cez vonkajšie štvrte mesta.

V roku 1927 bol ulici daný synonymný názov Valy a po 2. svetovej vojne bola premenovaná na Malinovského (podľa maršala Rodiona Malinovského, veliteľa vojsk Červenej armády, ktoré oslobodili Bratislavu), po roku 1989 bol zavedený pôvodný historický názov. Ide o dlhú dopravnú tepnu spájajúcu Pražskú a Štefánikovu ulicu s Račianskym mýtom.

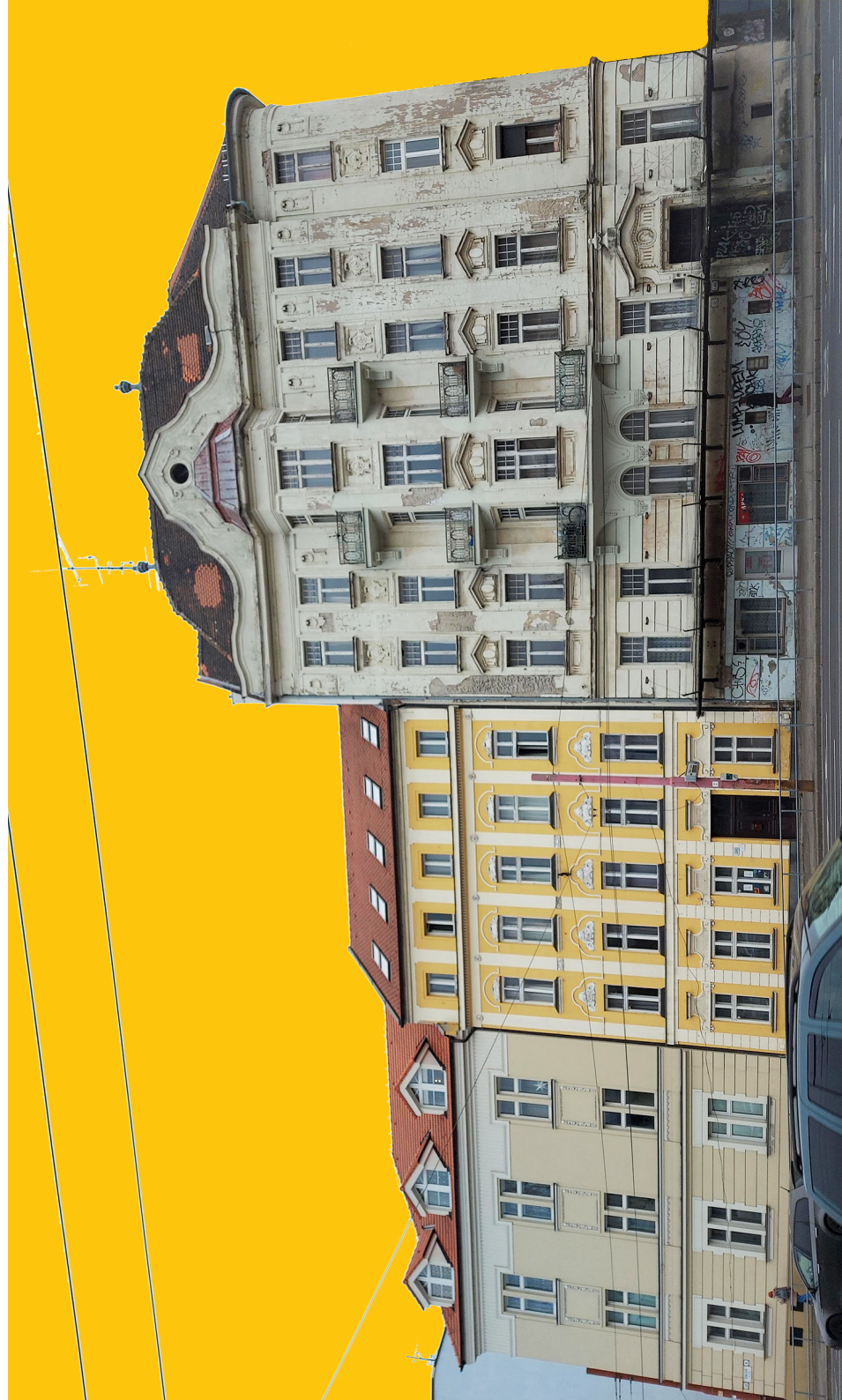




(č. 1) Neskoroklasicistický dvojposchodový objekt bývalej hlavnej železničnej stanice z roku 1848. V budove pôvodnej stanice na Šancovej ulici sa 8. februára 1879 narodil sochár Alojz Rigele, ktorého otec pôsobil ako železničný zamestnanec. Alojz Rigele patrí medzi najvýznamnejších umelcov Bratislavy – aj keď mal ponuky zo zahraničia, svoje rodné mesto neopustil a v 1. polovici realizoval väčšinu významných sochárskych diel na území mesta (napr. Pomník sv. Alžbety na Kapitulskej ulici, Pomník Heinricha Justiho v Horskom parku a i.).

V 30. rokoch 20. storočia v budove býval aj hudobný skladateľ a organizátor Jozef Dohnány – ústredný radca Čs. štátnych dráh (prednosta oddelenia pre stavbu a udržiavanie tratí) a predseda Spolku slovenských železničných inžinierov, priekopník slovenského rýchlopisu. Bol spoluzakladateľom Hudobnej školy pre Slovensko, z ktorej sa vyvinulo celé slovenské hudobné školstvo (napr. konzervatórium). Okrem pôvodnej výpravnej budovy sú pamiatkovo chránené aj dva sklady za ňou (2. polovica 19. storočia), v ktorých sa dnes nachádza Múzeum dopravy, a pôvodné koľajisko.

Oproti bývalej stanici sa nachádzajú tri eklektické bytové domy (č. 2, 4, 6). Dom č. 2 s bohato tvarovanou fasádou postavil v roku 1910 Jozef Erdély podľa vlastného projektu. Reprezentatívny vzhľad domu a výhodná poloha na frekventovanej križovatke ho predurčili hostiť prominentné prevádzky. Svoje ordinácie v ňom v 20. a 30. rokoch viedol gynekológ Viktor Kurz, ako aj ortopéd, hygienik a vysokoškolský profesor Stanislav Ružička, vedúci Hygienického ústavu Lekárskej fakulty UK (1920 – 38), šéfredaktor Časopisu pre zdravotníctvo, spoluzakladateľ vedy o správnom fyziologickom spôsobe života (eubiotiky). V budove sa nachádzal aj vyhladávaný obchod s autami Walter-Hochmann a obchod s technickým tovarom a elektronikou Františka Blumstocka, ktorý v dome aj býval.





O niečo mladší (a aj menej reprezentatívny) je dom č. 4, v ktorom sa nachádzal hostinec Barbary Krásovej, ako aj taxislužba Bedricha Bartela. Z pôvodne raritnej živnosti, ktorá sa v meste prvý raz objavila v meste v roku 1910, sa zakrátko stala bežne ponúkaná služba. V Bartelových časoch (cca 1930) už v meste pôsobilo viac než 70 taxikárov (napr. aj čínorodá obchodníčka zo Železničiarkej ulice Anna Vidašičová, ktorá mala svoju taxislužbu na Štefánikovej 8).

Z modernej architektúry v blízkom okolí hodno spomenúť veľký Železničiarsky bytový dom (Šancová 3a/Šancová 3b/Šancová 5/Šancová 5a/Šancová 5b/Šancová 5c/Murgašova 1/Murgašova 1a/Holekova 6), postavený podľa projektu Ivana Gürtlera a Juraja Karáska s viacerými prestávkami v rokoch 1983 – 2002. Dom bol pôvodne projektovaný v duchu postmoderny, ale v dôsledku prerušenia výstavby bol projekt prepracovaný v duchu neskorej moderny.

V dome sa nachádza 140 bytov, obchody, samoobslužná jedáleň, lekáreň a administratívne priestory.

V starších objektoch na mieste tohto domu sa kedysi nachádzali napr. obchody s odpadkami a handrami (Bunzl & Biach), vínom (Ludovít Spitzer) či so zmiešaným tovarom (Samuel Szulka). V pôvodnom dome č. 5 býval už spomínaný lekár a profesor Stanislav Ružička, ktorý do svojej ordinácie (č. 2) skutočne nemal ďaleko.





Na Šancovú ulicu vyúsťuje aj **Štefanovičova ulica**. Vznikla koncom 19. storočia pod názvom Huňadyho (Hunyady János-Gasse, Hunyady János utca) podľa uhorského gubernátora a turkobijcu Jána Huňadyho. Od roku 1921 nesie meno právnika a slovenského národovca Miloša Štefanoviča. Na jej západnej strane stojí rad neoslohových nájomných domov z prelomu 19. a 20. storočia.

Dominantou ulice (oproti Žabotovej ulici) je poisťovňa Kooperativa (č. 4), ktorá bola kedysi známa ako hotel Central. Jeho majiteľom bol hotelier Ármin Weisz a ťažil z výhodnej polohy – z bratislavských hotelov to z neho bolo k hlavnej stanici najbližšie. Z tohto hľadiska mu bol súperom azda iba hotel Dax (neskôr Kriváň), ktorý sa nachádzal na Štefánikovej ulici (v 70. rokoch zbúraný, dnes zastávka SAV). Možno aj pre túto výhodnú polohu sa v ňom v roku 1925 ubytoval hľadaný podvodník Anton Križanovič, ktorý v istej innsbruckej banke predložil sfaľovaný šek na 10 000 dolárov. V hoteli sa ubytoval pod menom Dietrich H. Sievers. Neskôr v Eskontnej banke na Hlavnom námestí zamieňal 220 nemeckých zlatých mariek a zároveň z banky telefonicky vyzval otca svojho spolupáchateľa (v tom čase už v Budapešti zatknutého Tibora Böhma). Banke to bolo podozrivé, preto o tom upovedomila políciu. Policajní detektívi sa preto po polnoci vybrali do hotela a okolo pol druhej Križanoviča zatkli. Mal pri sebe 401 zlatých mariek, 12 starých mariek, 200 Kčs, 2 šilingy a jedny zlaté hodinky Schaffhausen. Pri výsluchu priznal, že má falošný rakúsky pas a nevolá sa Sievers, ale Anton Križanovič – zámočnícky pomocník z Modry.

Na východnej strane ulice pri vyústení k Šancovej ulici (č. 3) stojí zvyšok Kasární 72. c. a. k. pešieho pluku, ktoré boli postavené v rokoch 1891–94 podľa projektu Erwina Riegera (dnes Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo SR). Komplex kasární bol pôvodne oveľa rozľahlejší, na mieste jeho zbúranej časti (č. 5) postavili v rokoch 1940–47 Ministerstvo dopravy a verejných prác SR (projekt Václav Houdek, dnes Ministerstvo financií SR). Je to prvá administratívna budova na Slovensku, ktorú celú postavili modulovým systémom (z vopred vyrobených okenných a stropných dielcov). Má sedem podlaží, päť krídel a úplne hladkú, na prízemí červenými tehľami obloženú fasádu. Členia ju rady okien a mierne vystupujúce rizality zdôrazňujúce priestory schodísk osvetlené veľkými oknami. Hlavný vchod na Kýčerského ulici je jednoducho orámovaný, s veľkými sklenými plochami.





# Štefánikova ulica

Pôvodne (2. polovica 18. storočia) sa nazývala Märzelová (Märzelgasse, Marczal utcza) podľa priľahlého vinohradníckeho záhonu. V roku 1885 dostala názov Štefániina (ulica, resp. cesta; Stefaniastrasse, Stefánia út) podľa princeznej Štefánie, ktorá v tom čase obývala kaštieľ v Rusovciach. Po 1. svetovej vojne bola pomenovaná na počesť generála M. R. Štefánika a po 2. svetovej vojne niesla názov Obrancov mieru podľa príslušníkov Svetovej mierovej organizácie; po roku 1989 návrat k názvu Štefánikova.

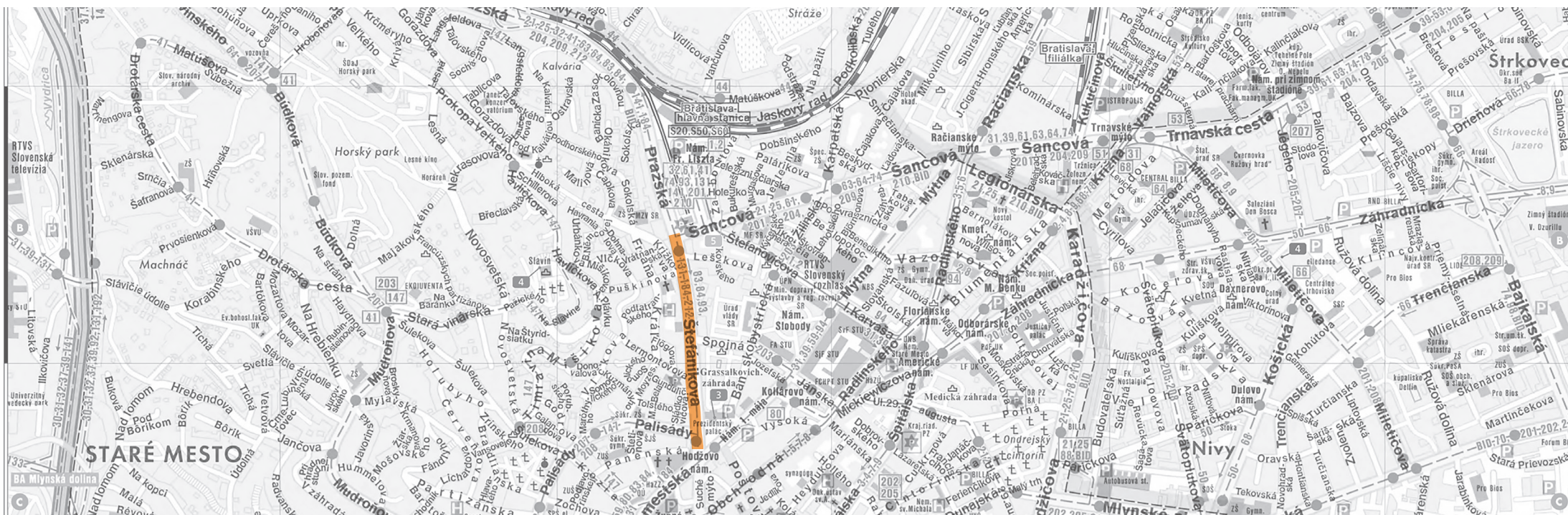
Spočiatku išlo o poľnú cestu pomedzi majere (napr. Pálffyho), záhrady (napr. Arcibiskupská, Erdődyho) a vinohrady.

V 2. polovici 18. storočia na nej ako významné objekty postavili Meštiansku strelnicu a Erdődyho jazdiareň.

Jej význam stúpol v roku 1848 po pripojení Bratislavy na železničnú sieť a postavení hlavnej železničnej stanice.

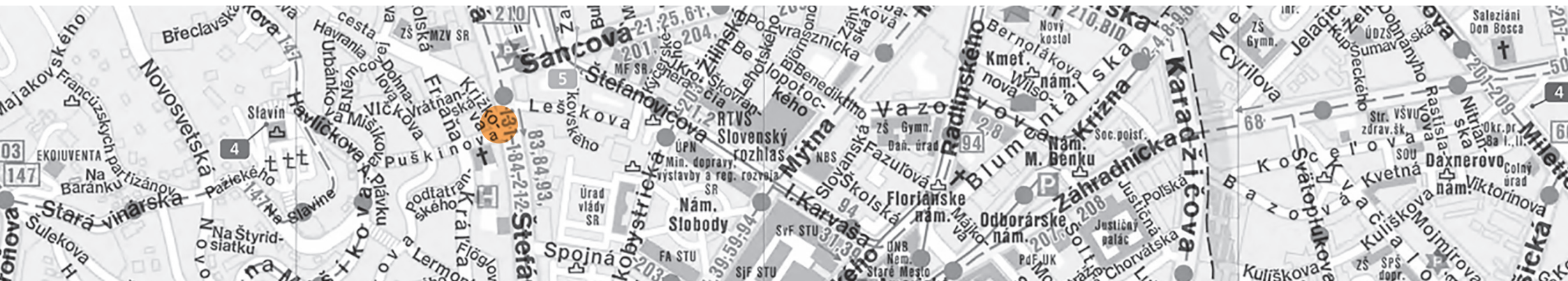
V 2. polovici 19. storočia preto zaznamenala rozvoj, vznikli na nej vily a paláce (Karátsonyiho, Pistoriho).

Najväčší rozmach zaznamenala po roku 1895, keď ňou začala premávať električka zo stanice do mesta (zrušená 1979) a ulica sa začlenila do hlavnej dopravnej osi ako mestský bulvár. Na prelome 19. a 20. stor. na nej postavili rad reprezentatívnych nájomných bytových domov. Nezriedka sa stala miestom prvého kontaktu významných politických návštevných Bratislavy s verejnosťou, preto na jej severnom či južnom konci zvykli na privítanie stávať slávobrány (napr. pri návštevách uhorského kráľa Františka Jozefa, 1909 a rumunského kráľa Karola II., 1936, či príchodu čs. vlády do Bratislavy, 1919).



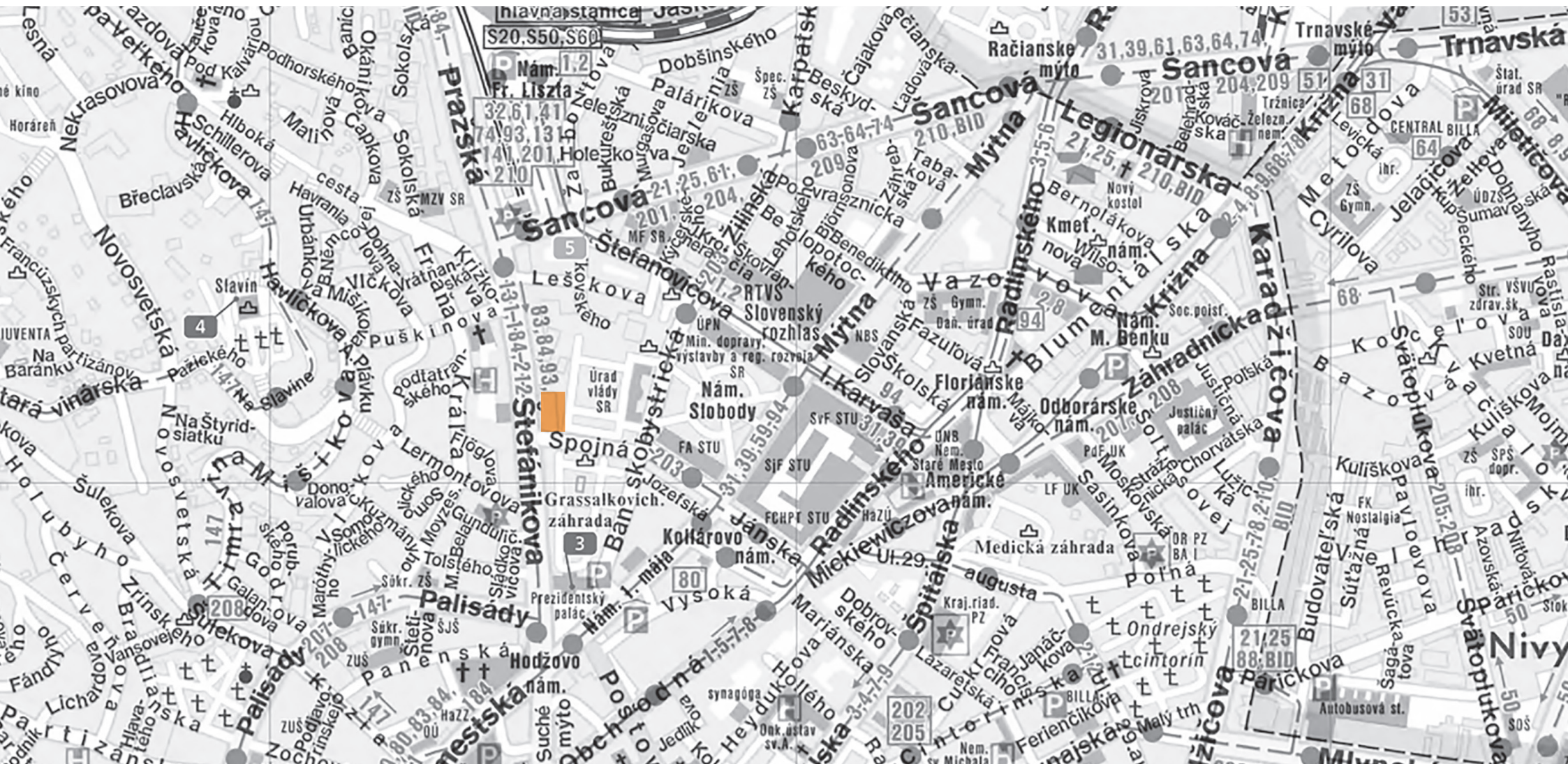


Zo zaujímavých objektov v blízkosti železničnej stanice je nutné spomenúť hotel Dax, ktorý dlhé roky stával na mieste dnešnej zastávky MHD **na križovatke Štefánikovej a Križkovej ulice**. Málo známa je skutočnosť, že vznikol už v roku 1858 pod názvom **U zlatého medveďa** (Zum goldenen Bären; v bežne dostupnej literatúre býva jeho vznik datovaný až do konca 19. storočia). Jeho majiteľom bol spočiatku Georg Schiemer, skúsený hotelier, vlastníci súčasne aj hotel U červeného voľa na dnešnej Jesenského ulici. Po Schiemerovej smrti v 70. rokoch 19. storočia vlastnila hotel jeho vdova, neskôr Mathias Redecha a Alexander Wendrinszky, ktorý ho v apríli 1901 predal za 37 000 korún Sigmundovi Geiringerovi s manželkou. Na vyše 40-ročnom hoteli bol už viditeľne podpísaný zub času, preto ho Geiringer dal zrekonštruovať a v decembri 1901 s veľkou pompou otvoriť. Okrem primeraného komfortu ubytovania sa pýšil aj reštauráciou, kde sa podľa dobovej reklamy podávali „dobré jedlá a tie najlepšie vína“. Onedlho hotel kúpili Daxovci, ktorí ho vlastnili niekoľko desaťročí. Najskôr to bol Matej Dax (1852 – 1931, pochovaný na Cintoríne pri Kozej bráne), po ňom Jozef Dax. Aj keď hotelu dali nový názov Zur Staatsbahn (Pri štátnej železnici), ujal sa skôr hovorový názov Dax (prípadne Pax, keďže názov hotela pozostával z ťažko čitateľných ošúchaných paličkových písmen). Hotel ťažil z výhodnej polohy pri železničnej stanici, no postupne strácal svoj lesk, čo v 30. rokoch 20. storočia doložil napr. slávny český spisovateľ Vítězslav Nezval. Bratislavu navštívil prvý raz a ako sám napísal, vôbec ju nepoznal. Zo stanice dorazil do neďalekého hotela a po ubytovaní si zaznamenal, že „hotel Pax je malý labyrint“ a doložil, že sa dozaista našiel v najhoršom bratislavskom hoteli. O niekoľko rokov sa po Nezvalových stopách vydal slovenský básnik Štefan Žáry, náročky sa v Daxe – Paxe ubytoval a konštatoval: „...zistil som, že prímenie labyrint ho vystihuje, keď ide o nedostatok svetla v klukatých chodbičkách, zmeny úrovne dlážky, krkolomné schody, medzierky, krídla, výklenky i tiesnivo nízku povalu. Prihanu najhoršieho bratislavského hotela si však nezaslúži. To by musel básnik poznať iné bratislavské hotely, ako boli Jeleň, Rudolf, Continental.“ Hotel po 2. svetovej vojne premenovali na Kriváň a koncom 70. rokov zbúrali. Pôvodne zamýšľaná novostavba hotela sa napokon nerealizovala, a tak sa dnes na jeho mieste nachádza zastávka MHD. Hotel tak pripomína už len skladba Il'ju Zeljenku Posedenie v Daxe, zvečňujúca atmosféru obľúbenej hotelovej kaviarne.





Vedľa hotela sa pôvodne nachádzala staršia zástavba, ktorá v 1. polovici 20. storočia ustúpila dvom funkcionalistickým stavbám. Dom č. 47 bol postavený v roku 1945 podľa projektu Gabriela Schreibera. Zaujímavejšou je dnešná centrála Slovenskej akadémie vied (**Štefánikova 49**) postavená 1926–27 (projekt Jindřich Merganc, Otmar Klimeš) ako Zemská úradovňa všeobecného penzijného ústavu. Symetrická kompozícia má pôdorys tvaru U a v rámci konštrukčného dvojtraktu chodbu orientovanú do dvora, z ktorej sú prístupné jednotlivé kancelárie. Na mieste stretnutia oboch krídel je hlavné schodisko. Na priečelí je výrazné ryolitové rámovanie okien. Rovnaký materiál používali aj na obklad parteru. Z neho sú aj dva stĺpy, ktoré lemujú vstup do budovy. Všeobecný penzijný ústav bol postavený na mieste starej mýtnice zbúranej v roku 1925.



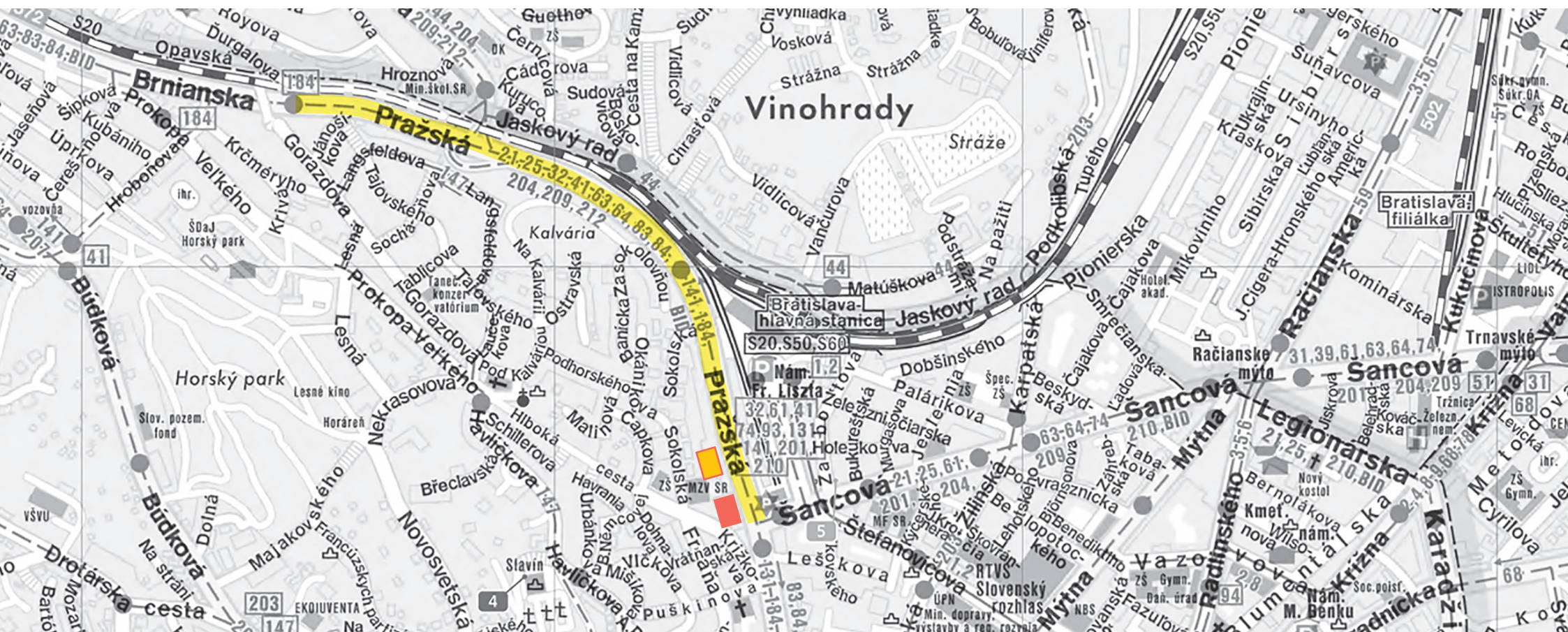


# Pražská

(predtým Lamacsi út, Blumenauerstrasse).

Táto ulica už od 18. storočia plnila funkciu výpadovej cesty z Bratislavy na západ (nahradila v tomto zmysle Hlbokú cestu). Preto niesla názvy zdôrazňujúce aktuálne prepojenia Bratislavy s okolitým svetom, napr. Lamačská cesta (Blumenauer Strasse, Lamacsi ország-út), Stupavská cesta (via versus Stompham), Moravská cesta (via versus Moraviam ducens). Po 2. svetovej vojne sa ustálil súčasný názov. Mala charakter mýtnej cesty, vedúcej k valom na dnešnej Šancovej ulici. Na jej južnom konci preto stávala mýtnica.

Územie nad dnešnou Hlbokou cestou smerom na Lamač a Stupavu bolo v minulosti typickou vinohradníckou oblasťou. V tejto oblasti (dnešná Pražská ulica) sa v 19. storočí nachádzalo viacero vynikajúcich pivníc, kde dozrievalo víno výbornej kvality. Na prelome storočí sa tu nachádzali aj sklady plzenských a mníchovských pív (Jaklitsch). V bývalých esterházyovských pivniciach tu sídlila od roku 1835 **firma Paul Schmidt a Eisvogel** (dnešná Pražská ulica 5-7) a v susedstve aj najväčšia z nich **firma J. Palugyay a synovia** (dnešná Pražská ulica 1).





## Pražská č. 1.

### Palugyayov palác — Ministerstvo zahraničných vecí SR

Oproti mýtnici si dal v rokoch 1872–73 postaviť podľa projektu Ignáca Feiglera ml. neorenesančný palác hotelier a cisársko-kráľovský dvorný dodávateľ vína Jakub Palugyay a nashoval doň svetoznámu firmu Palugyay a synovia, najväčšiu v Uhorsku, ktorá vyrábala a exportovala šumivé víno do celého sveta (ocitlo sa napr. aj vo vínotéke korvety Arcivojvoda Fridrich, ktorá v rokoch 1874–76 oboplávala Zem, ako aj vo vínotéke Titanicu).

Keďže sa palác nachádzal tesne za colnou líniou mesta, bol jeho stavebník oslobodený od miestnych daní a poplatkov. Poloha bola výhodná aj pre bezprostrednú blízkosť vinohradov (nad dnešnou Pražskou a Štefánikovou) a železničnej stanice (pozri Šancová ulica), čo výrazne uľahčilo nakladanie vína do vagónov.

Po roku 1875 dal majiteľ fasádu paláca sochársky dozdobiť štyrmi terakotovými plastikami nad rímsou (Dionýzos s malým Erosom, Hébé, Chloris, mladý satyr — dnes v interiéri, na fasáde nahradené kópiami) a dvomi pri vstupe do paláca (Terpsichoré, Eutherpé). Všetky vytvorila viedenská tehliarska dielňa Wiener Ziegel Fabrik.

Pod palácom dal Palugyay vybudovať niekoľkoposchodovú sieť vinných pivníc, ktorej presný rozsah sa dodnes nepodarilo zmapovať. Svojou rozlohou, technickou vybavenosťou, kvalitou stavby a čistotou patrila ešte v 1. polovici 20. storočia k najväčším a najmodernejším v Európe. V ich suteréne sa nachádzal kanálový systém, klenby a steny o výške 4,5 m boli z pálenej tehly kombinovanej s kameňom, čo zabezpečilo ideálnu teplotu a vlhkosť, potrebné na zrenie vína.

V jednotlivých krídlach pivníc boli umiestnené výrobné priestory vinárskych produktov, pričom pivnice boli rozdelené podľa druhu kvality vín (najkvalitnejšie vína sa skladovali v pivnici Františka Jozefa, Karolovej a Apoštolskej pivnici).

V 70. rokoch 19. storočia sa tak palác so svojimi pivnicami stal jednou z mestských atrakcií, na jeho prehliadku sa objednávali návštevy aj zo zahraničia. Medzi nimi sa v roku 1879 nachádzal aj známy maďarský spisovateľ Mór Jókai, ktorý svoje zážitky a dojmy ospieval vo fejtóne v denníku Hon. Pivnicu s tokajským vínom napr. nazval „**svätyňou, kde si človek len preto nevyzuje topánky, lebo sa bojí, že by ich pri odchode nevedel nájsť... Keby som vedel básniť tak dobre, ako sú vynikajúce tieto vína, nemusel by som pre tie verše hľadať vydavateľa**“.

So svojším humorom opísal aj celosvetovú slávu vína: „**Starí uhorskí zemepáni, ktorí sa vybrali na dlhšiu cestu, všade mohli nocovať vo svojich kaštieloch... Jakub Palugyay je taký pán, čo môže precestovať nielen jednu krajinu, ale celý svet a všade si môže odpočinúť pri svojich chateau – kaštieloch, lebo túto svetoznámu značku podávajú v každom väčšom hostinci**.“

V tom istom roku bol pivnicami paláca ohúrený aj slávny nemecký zoológ Alfred Brehm, ktorý si palác prehliadol pri príležitosti prednášky v Sieni reprezentantov.





POZSONY.

Körper K.



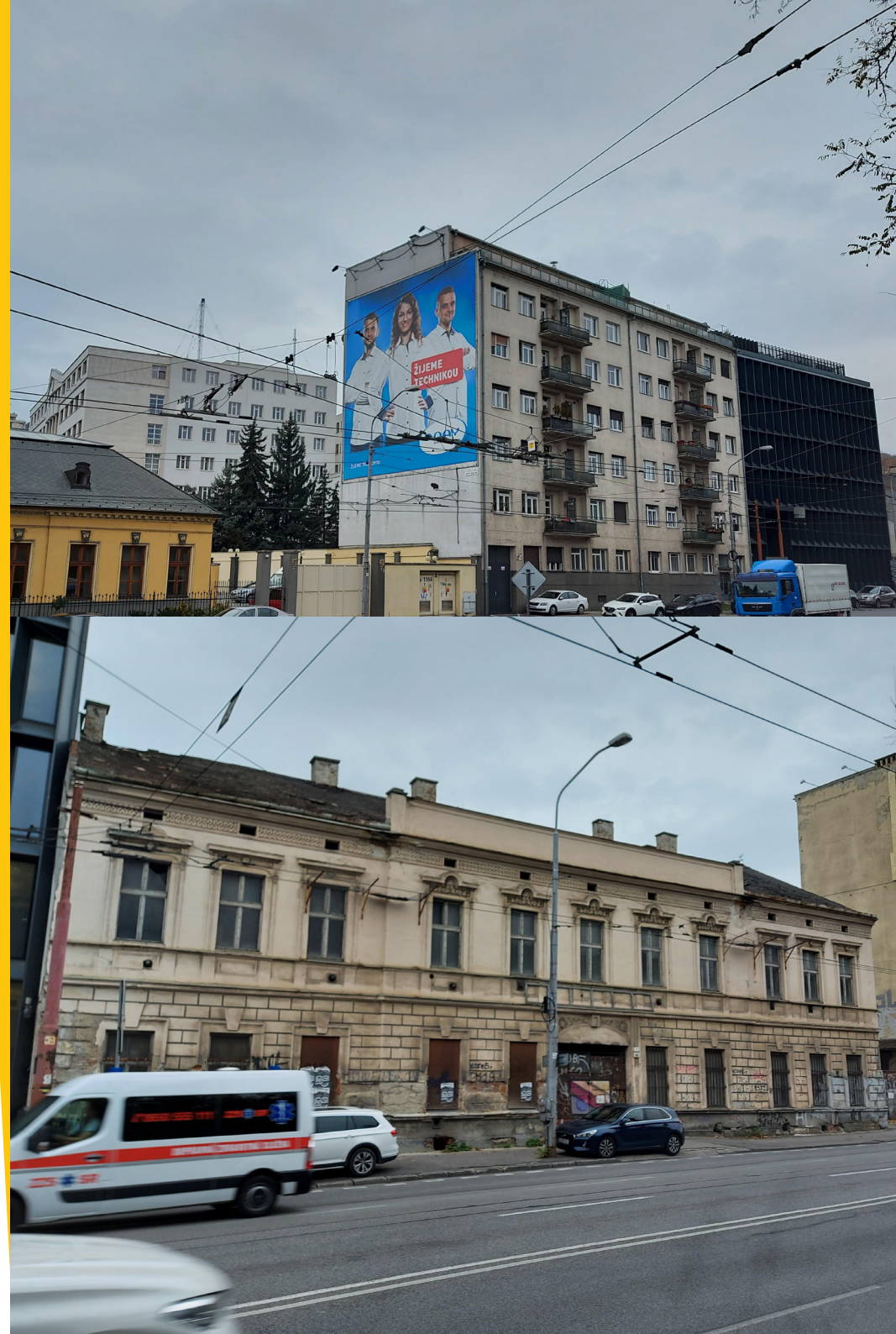
Jakub Palugyay zomrel v roku 1886, ale už počas svojho života do tajov firmy zasvätil svojich dvoch synov Františka a Jozefa (tretí syn Karol zas prevzal vedenie hotela U zeleného stromu), ktorí ďalej udržiavali výbornú úroveň vín a dokonca dali medzi palácom a železničnou stanicou postaviť v rokoch 1910–11 vínovod, ktorý nahradil dovtedajšiu koľajovú prepravu vína medzi nimi. Podľa plánov vypracovaných firmou Pála Nagymihálya išlo o potrubie dlhé 114 metrov, vedúce z pivnice popod ulicu, ktorým sa víno prečerpávalo priamo zo sudov v pivnici do sudov vo vagónoch na stanici a naopak. Vínovod existoval ešte v roku 1940, no už bol nefunkčný. Podľa článku v denníku Slovák vtedajší majiteľ podniku Stanislav Galvánek novinárom pri prehliadke pivníc ukázal veľkú betónovú cisternu, „do ktorej smelo môže vkročiť dospelý muž (...) Víno leje sa do nej otvorom zhora a priesračná stupnica na jej ‚fasáde‘ ukazuje, koľko je v cisterne vína. Hrubou hadicou stáča sa jeho obsah do menších, riadnych sudov, v ktorých sa ďalej expeduje, alebo sa hadica pripne na ešte hrubšiu hadicu umiestenú pod povalou, ktorá sa tiahne cez hrubé múry popod asfaltovú cestu až k stanici a tam sa víno môže stočiť rovno do sudov uložených v pripravených vagónoch. Mohlo by sa, ale sa to nemanipuluje. Robilo sa to kedysi dávno, keď firma stála na vrchole slávy, ale od tých čias pretieklo dolu Dunajom mnoho vody a zub času nahlodal nebudaj a tieto zaujímavé hadice, vykladané čistým porcelánom“.

Firma sa po 1. svetovej vojne dostala z rôznych príčin do finančných problémov (napr. prerušenie prirodzených obchodných väzieb, nemožnosť návratu vojnových pôžičiek, ktoré poskytla štátu), v roku 1932 do konkurzu a následne pod správu Živnostenskej banky. Napokon bol v roku 1939 palác aj so zariadením ponúknutý do dražby, krátko ho vlastnil Stanislav Galvánek, no určitú stabilitu prinieslo až jeho odkúpenie inou známou bratislavskou vinárskou firmou — Christian Ludwig a syn. Ludwigovci firmu zveľadili a v roku 1941 zmodernizovali — pivnice rozšírili a výrobnú časť prestavali podľa projektu známeho architekta Christiana Ludwiga. Firmu (i palác) však vlastnili len do roku 1945, keď bola znárodnená a zmenená na Slovenské vinárske závody, n. p., ktoré v paláci sídlili až do roku 1991. Počas tohto obdobia bolo v 70. rokoch vykonaných viacero stavebných úprav necitlivo zasahujúcich do štruktúry paláca. Ten v roku 1998 prešiel do správy Ministerstva zahraničných vecí SR, ktoré ho dalo v rokoch 2000–02 zrekonštruovať (projektanti Jozef Lörinc a Viera Brecková) a v súčasnosti ho využíva ako svoje reprezentačné sídlo. 1914 — Anton Palugyay, vnuk zakladateľa, dobudoval dvorovú časť ako prepojenie jestvujúcich krídel pre administratívne a technické účely a rozšíril podzemné priestory, po roku 1918 názov firmy po viacerých zmenách ustálený na Čs. účastinná spoločnosť pre produkciu a obchod s vínom J. Palugyay a synovia, Slovenské vinárske závody, n. p., v 70. r. vykonaný súhrn stavebných zásahov, ktorý nerešpektoval výtvarno-architektonické kvality pôvodného objektu, v roku 1991 vznikla firma Vinoprodukt a.s., budova prešla do správy Ministerstva zahraničných vecí SR, prípravné práce a projektové činnosti na obnovu, začiatok rekonštrukcie paláca. Hlavný projektant Ing. Viera Brecková, Zimpro Michalovce. Autor architektonického návrhu Ing. arch. Jozef Lörinc. Metodik pamiatkovej obnovy Mgr. Katarína Malíková-Betková, slávnostné otvorenie paláca a uvedenie do užívania. Palugyayov palác sa stal reprezentačným a administratívnym sídlom slovenskej diplomacie.



## Pražská 7 a 9

19. storočia sa tu nachádzali dva menej známe vinárske objekty (s palácovou fasádou), ktoré vlastnil Eduard Schmidt. Jeho firma Eduard Schmidt & Co. patrila v tom čase medzi najvýznamnejších výrobcov vína (nielen) v Prešporku, bola moderne zariadená, o čom svedčí aj zavedenie telefónu (tel. č. 148). Išlo pôvodne o komplex pozostávajúci z obytnej a hospodárskej budovy s okrasnou záhradou a vinohradmi. Oba objekty boli spočiatku prízemné s pôdorysom v tvare písmena U. Dom č. 7 v roku 1928 nadstavali o jedno podlažie podľa projektu Jozefa Erdélyiho (v tom čase zrejme nadstavali aj objekt č. 9). V nadstavbe sa nachádzali dva byty s predizbou, kuchyňou, izbou pre slúžku, kúpeľňou, spálňou, kabinetom a dvomi izbami. V podkroví bola práčovňa a komory. Oba objekty boli podpivničené, klenuté pivnice boli vysoké 2,55, resp. 4,20 a 4,60 m a funkčné boli až do 90. rokov 20. storočia. Dom č. 7 zbúrali v roku 2012 a na jeho mieste postavili (2014–15) dostavbu areálu MZV SR (projekt Ján Pavúk, Il'ja Skoček ml.). Budova je súčasťou celého areálu MZV SR na Hlbokej ceste, ale nie je s ním dispozične prepojená. Nachádzajú sa v nej kancelárske priestory a pod jej nádvorím v dvojpodlažnom suteréne hromadná garáž (jej podlažia sú prepojené polrampami a vyrovnávajúcimi schodmi pre peších). Pre jej fasádu je typický vertikálny raster, ktorý jej dáva inštitucionálny charakter. Pravidelný rytmus fasády je akcentovaný preskleným portálom vstupnej haly s nástupným schodiskom a markízou. Vnútorňým priestorom dominuje dvojpodlažná vstupná hala s galériou. Vstup z Pražskej ulice je riešený vyrovnávajúcim schodiskom, pričom hydraulická plošina zabezpečuje bezbariérovosť.



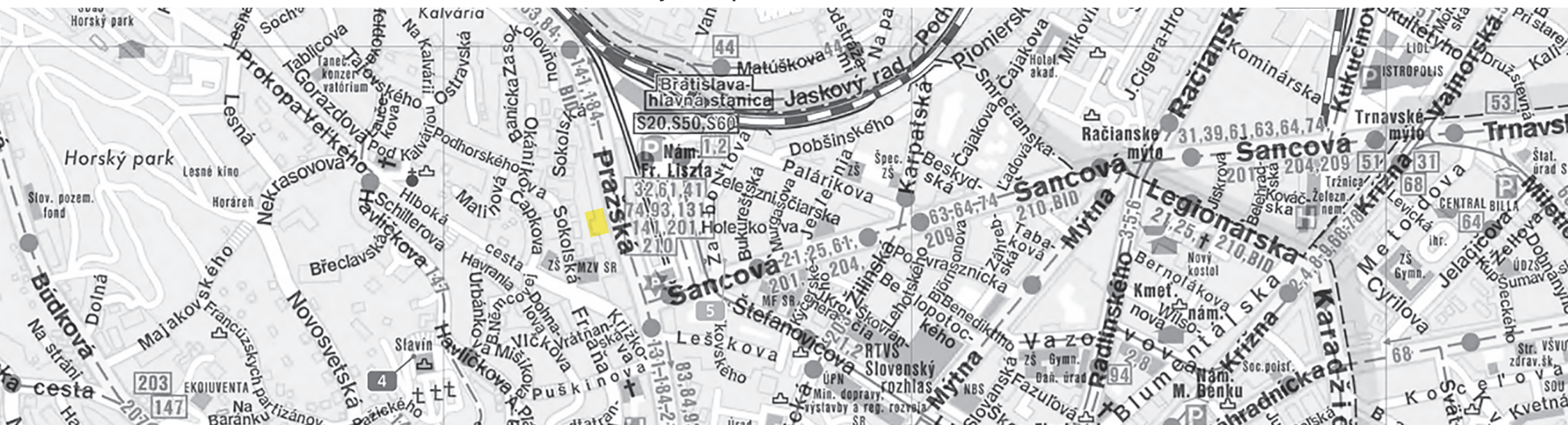


## Pražská 11.

Neskorofunkcionalistický Dom Slovenského výboru Zväzu československej mládeže, postavená v rokoch 1948–49 podľa projektu Milana Škorupu a Vladimíra Cibulku. Je to šesťposchodová budova obdĺžnikového pôdorysu s ustupujúcim posledným poschodím. Prízemie a okrajové časti fasády sú obložené červenou tehľou, vystupujúca stredná časť žltým travertínom, ktorý tvorí úzky rám okien na prízemí. Travertínové dosky sú i pod krajnými oknami na poschodiach. Jednoduchý obdĺžnikový vstup je obložený tmavosivým mramorom. Na prvom poschodí bol pôvodne nad vstupom v líci múru umiestnený balkón. Piate poschodie má po celej dĺžke v líci múru balkón, ktorého strechu nesú stĺpy obložené červenou tehľou.

## Pražská 29

Funkcionalistická Správna a obytná budova Západoslovenských elektrární, ktorú postavili v roku 1928 podľa projektu Fridricha Weinwurma a prestavali v roku 1944 podľa projektu Dušana Jurkoviča. Pôvodná budova vznikla ako trojpodlažný objekt s administratívou na prvých dvoch podlažiach s bývaním na poslednom podlaží. Hlavným výrazovým prostriedkom puristickej architektúry boli okenné otvory – horizontálne okná radené vedľa seba evokovali dojem jedného súvislého pásového okna. Jurkovič pri prestavbe pridal vstupný portál s balkónom, na ktorý sa nedalo vystúpiť, lebo tam neboli dvere. Fasády obložil červeným keramickým obkladom (dovtedy iba tehlové murivo), ktorý v tom čase používal na všetkých budovách ZSE a ktorý vyrábali v jeho vlastnej tehelni. Budovu nadstavali o jedno poschodie a to tak, že zo strany ulice sa nachádzali tri poschodia a v zadnom trakte štyri poschodia. Na fasádu zakomponoval dodnes viditeľné iniciály SE – Slovenské elektrárne (v roku 1941 sa takto premenovali ZSE). V 90. rokoch 20. storočia budovu nadstavali ešte o jedno poschodie.









## Jaskový rad

Ulica sa na prelome 19. a 20. storočia volala Alagút sor – Tunnelzeile **podľa tunela**, ktorý spájal cesty medzi kalváriou a Kamzíkom. Ortvay uvádza, že na tejto ulici sa nachádzala prevádzka s názvom Tunnelkert (Tunelová záhrada), kam sa chodili zabávať hlavne robotníci. Na mieste vinohradov vznikali postupne rodinné domy, ktoré tvoria zástavbu ulice dodnes.

V roku 1957 na ulici postavili garáže pre účely železníc. Dokument o povolení stavby vid' v prílohe.

Na nároží Vančurovej ulice a Jaskového radu stojí **Motýlí dom – Hotel Galleria Spirit**, zvláštna budova bola viackrát zaradená do rebríčka najfarebnejších, najškaredších budov sveta (The Telegraph – 24 najškaredších hotelov sveta 2016)

Pamiatkovo chránené objekty v lokalite: Šancová 1, Sklad č. 1, Sklad č. 2., Pražská č. 1. (Palugyayov palác)

















# Dopad blízkosti stanice na okolité štruktúry

Bloková štruktúra okolo stanice v roku 1882

SZ.K.POZSONY VÁROS  
TÉRKÉPE.

1882

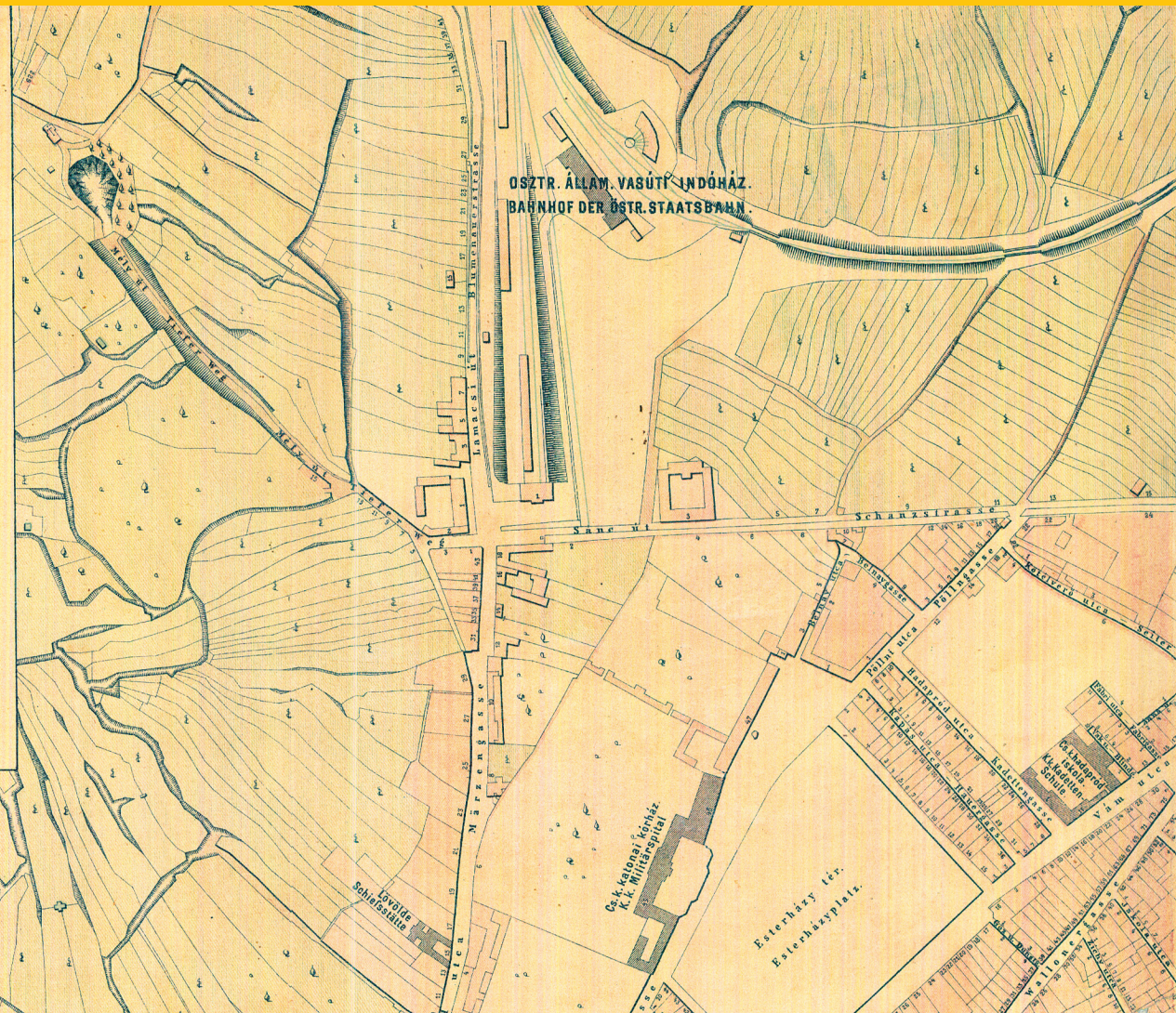
Situationsplan  der kön.Freistadt

PRESSBURG.

1:3600.  
0 50 100 200 400 Meter

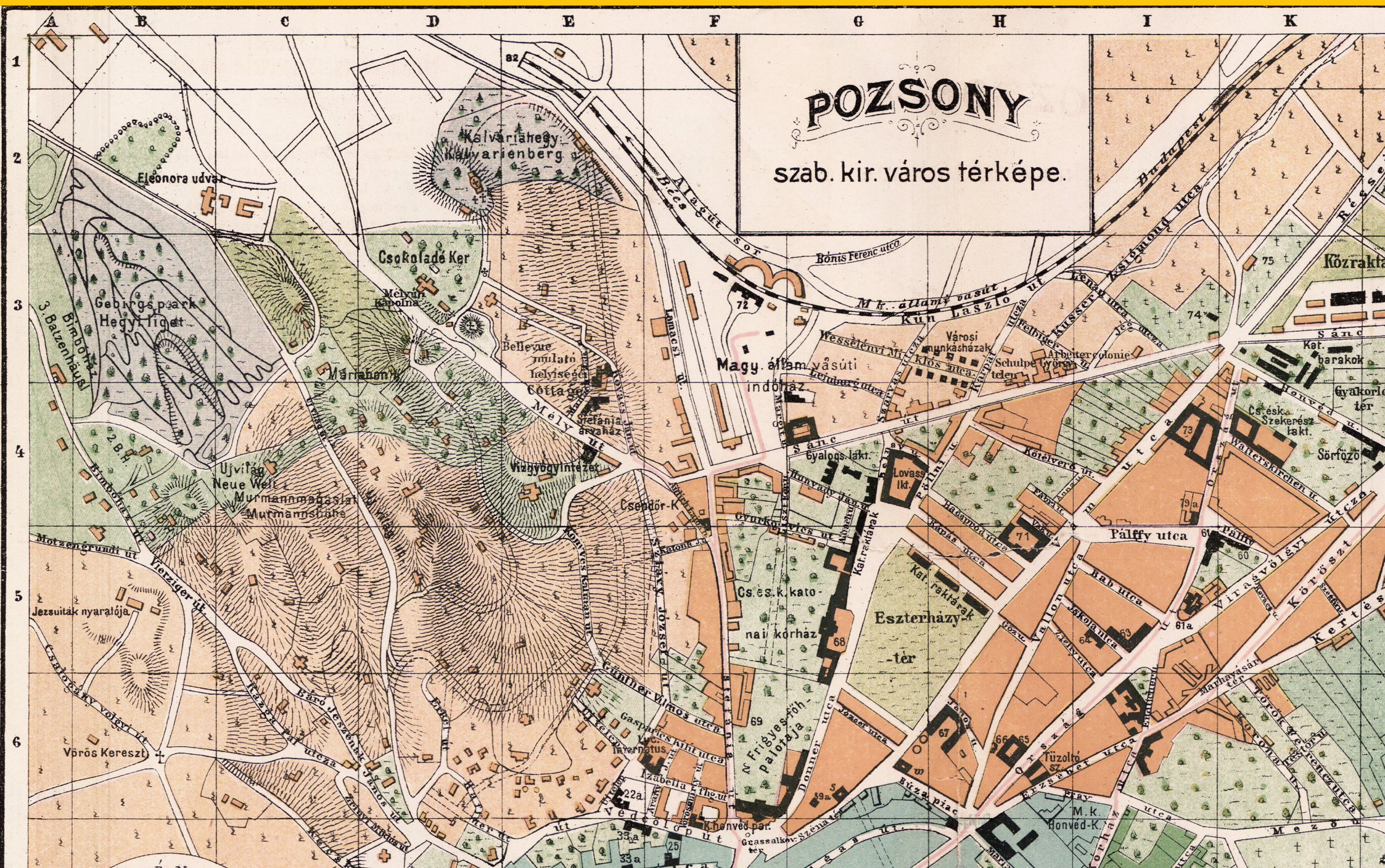
Kiadott Sendlain Antal sz.k.Pozsony városi főmérnök felügyelete alatt.  
Herausgegeben unter Aufsicht des Oberingenieurs der kön.Freistadt Pressburg Anton Sendlain.

Kiadó és tulajdonos Steiner Zsigmond könyv-kereskedése Pozsonyban, Ventur utca 22 sz.  
Eigenthum u. Verlag von Sigmund Steiner Buchhandlung in Pressburg, Venturgasse № 22.



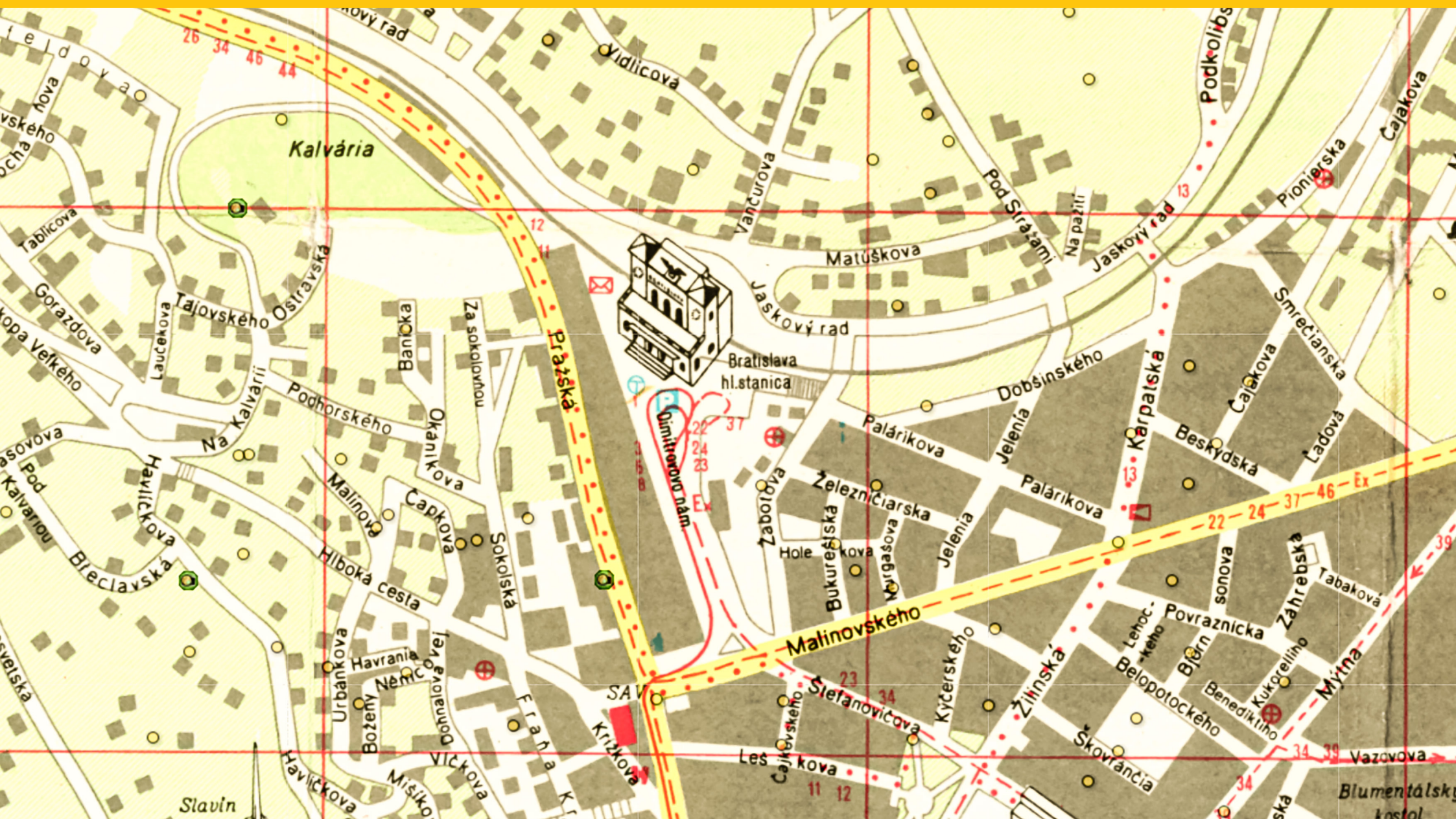


# Bloková štruktúra v roku 1905



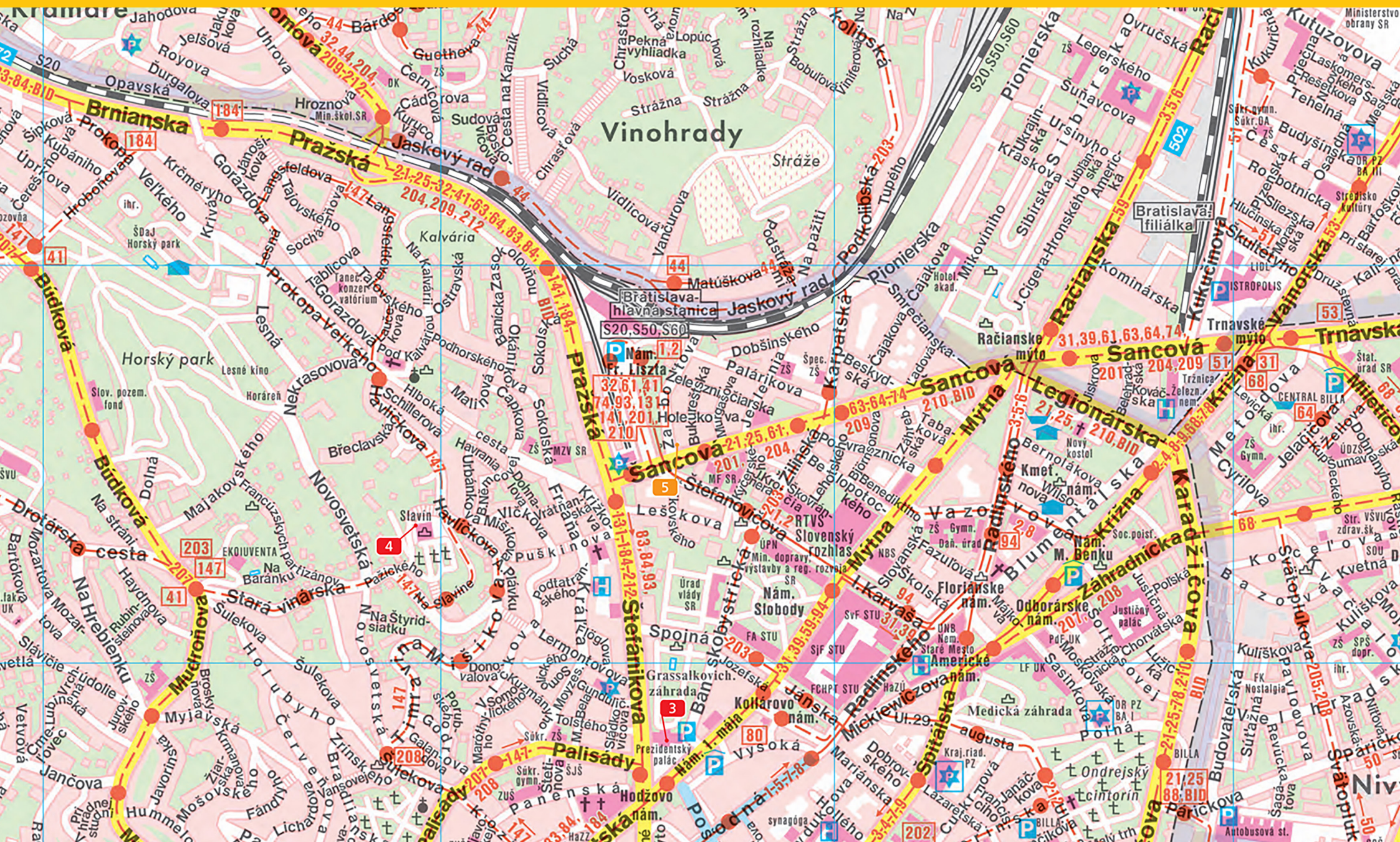


## Bloková štruktúra v roku 1950





## Bloková štruktúra v roku 2020





# Prílohy

## Oral History

(príbehy, spomienky, názory pamätníkov aj súčasných na Hlavnú stanicu)

### Anketa

Ladislav Szojka  
expert na dejiny dopravy

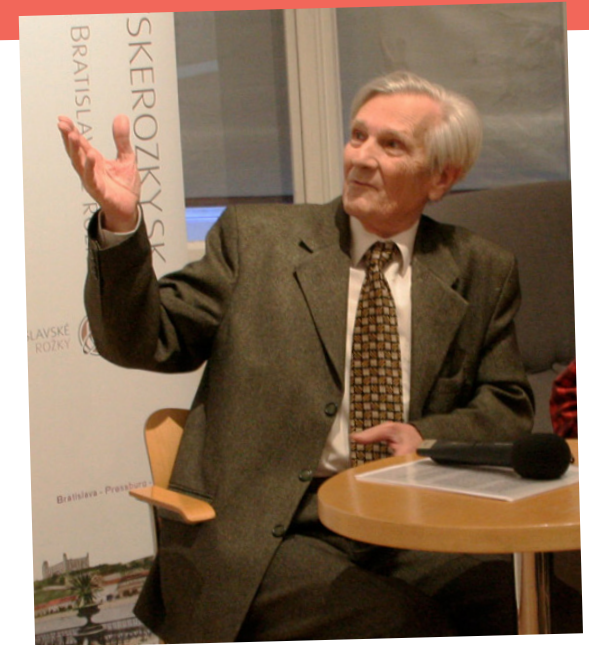
#### Ako ste vnímali lokalitu Hlavnej stanice a jeho okolia v rámci Bratislavy?

Bratislava mala so železničnými stanicami od začiatku smolu.

Prvá uhorská bratislavsko-trnavská železničná spoločnosť, čiže konská železnica do Trnavy bola na periférii mesta a preto sa pre zabezpečenie spojenia s prístavom musela vybudovať trať na námestie Korunovačného pahorku (Štúrovo nám.), odkiaľ cestujúcich na stanicu Preßburg-Blumental a späť vozili tzv. „Tramway-Züge“

(doslova električkové vlaky; názov je zavádzajúci, vtedy ešte v Bratislave žiadne električky neboli).

Druhou železničnou stanicou bola stanica Uhorskej centrálnej železnice, dnešná Hlavná stanica ktorú vybudovali na mieste nezastavaných záhrad na severnom konci mesta na násype (pre ktorý sa využila zemina, získaná pri výstavbe tunela) sa takisto dostala na okraj mesta). S mestom ju spájala málo obývaná Marczal Gasse, dnešná Štefánikova ulica, ktorej jednu stranu lemovali dva parky: záhrada letného arcibiskupského paláca (dnes sídlo vlády) a park pri Grassalkovichovom paláci (dnes sídlo prezidenta). Na druhej strane ulice bolo asi na mieste dnešnej budovy SAV jedno z niekoľkých mýt (mesto Bratislava vyberalo v roku 1905 „mýto za dláždenie“ a „mýto za cesty“. Mýto sa platilo aj za tovar, ktorý prišiel do mesta loďou alebo železnicou, mýto vyberali a odvádzali nákladné pokladne dopravných podnikov, vybranie mýta potvrdzovali na nákladných listoch).





Hlavná stanica je v oblúku, na šírku ju na jednej strane obmedzuje svah, na druhej strane výškové pomery terénu, dĺžku zase tunel a opačným smerom vysoký násyp. Rozšíriť sa teda nijako nedá, musela by sa niekde preložiť. Jeden pokus si pamätám, niekedy v sedemdesiatych rokoch zvažovali ČSD vybudovanie novej stanice nad internátom Mladá Garda, čo by si vyžiadalo ohromné množstvo zemnej práce, vyvlastňovanie a vysoké náklady a tak sa takéto riešenie odmietlo.

Ďalšiu, už neexistujúcu stanicu Bratislava Nové Mesto vybudovala Miestna železnica Bratislava — Szombathely po výstavbe mostu cez Dunaj (1890, nebol to jeden most, boli to dve mostné konštrukcie, cestný a železničný, uložené na rovnakých pilieroch). Aj táto stanica bola ďaleko od centra mesta.

Podľa môjho názoru je myšlienka využitia súčasných železničných tratí pre MHD nereálna. Nemyslím si, že výstavba nejakej zastávky na Boroch alebo pri Lamači situáciu vyrieši a ak by sa niekde tam mala vybudovať nová hlavná stanica, bola by ešte ďalej od centra, ako súčasná.

S bývalými kolegami sme sa na stretnutiach SVTS (ešte pred pandémiou)zhodli na tom, že najlepšie by bolo využitie miesta stanice Nivy, ktoré je vhodná aj z hľadiska prepojenia s MHD, o tomto riešení sa aj hovorilo, ale nakoniec myšlienku odmietli.

### **Čo sa samotnej budovy stanice týka, aké výhody/nevýhody by ste vedeli vymenovať?**

Budova stanice (ktorú navrhol stavitel' Ignác Feigler) v čase výstavby vtedajším nárokom vyhovovala. Jej prvé prestavby sa uskutočnili v rokoch 1939–1942 a 1957–1960 (rozsahy nepoznám) a súčasnú, z architektonického hľadiska nie najšťastnejšiu úpravu „utrpela“ budova v rámci prestavby, ukončenej v roku 1989. Neviem, koľkonásobne sa odvtedy zvýšila frekvencia cestujúcich, ale je zrejme, že budova nárokom už dávno nestačí. Riešenie by podľa mňa museli navrhnúť architekti v spolupráci so železničiarimi (nie s advokátmi a bankármi) a zrejme by to nebola ani ľahká úloha, ani lacná záležitosť.

### **Stalo sa vám tam niečo mimoriadne, čo si aj dneska pamätáte?**

Ja som síce pôvodným povoláním strojár, ale od detstva som miloval železnicu a tak som sa stal železničiarom. Veľa som cestoval, ale na stanici ani na služobných cestách som žiadnu mimoriadnu udalosť nezažil.



**Roman Delikát**

lokálpatriot, turistický sprievodca,  
člen o.z. Klub priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy  
a člen o.z. Bratislavské rožky. Spolu s ostatnými nadšencami  
pred 10 rokmi zachránili vozidlá z legendárnej Viedenskej električky,  
ktoré po návrate do Bratislavy postupne rekonštruujú a obnovujú.

### **Ako ste vnímali lokalitu Hlavnej stanice a jeho okolia v rámci Bratislavy?**

Hlavnú stanicu som vnímal a vnímam ako spojenie so Slovenskom  
a so zahraničím, vstupnú bránu do mesta. Žiaľ, posledné roky je  
tá emócia skôr negatívna, zostali sme zaseknutí niekde v čase.  
Celé okolie je veľmi zanedbané a špinavé a človek sa snaží radšej rýchlo  
zmiznúť, ako tam zotrvať. Príklady z Prahy alebo Viedne nám jasne  
ukazujú ako by sa dal priestor upraviť tak, aby sa tam ľudia cítili dobre. Doprava je vyriešená tiež celkom nešťastne,  
keď ľudia pobejú medzi autami a autobusmi, električku sa turistom nie vždy podarí nájsť. V posledných rokoch  
to vnímam najmä tak, že stále sa s tým nedá nič spraviť kvôli nevýhodne uzavretej zmluve.

### **Čo sa samotnej budovy stanice týka, aké výhody/nevýhody by ste vedeli vymenovať?**

Nová prístavba, kt. mala byť dočasnou pred postavením novej Hlavnej stanice v priestore Karpatskej ulice prekryla  
pôvodnú historickú budovu. S dočasnou máme v Bratislave bohaté skúsenosti, stačí si spomenúť, koľko slúžil dočasný  
Starý most. Výhodou je to, že historická budova ešte stojí. O tom, ako by sa dala využiť pôvodná historická budova,  
je možné presvedčiť sa v Prahe (Fantova budova, kaviareň), historické pokladnice. V poslednom čase sa rýchle  
občerstvenie a kaviarne trochu viac snažia o kultivovanie priestoru, ale na takej malej ploche to aj ťažko ide.  
Nevýhodou ako som spomínal je nevyhovujúci priestor, ktorý kapacitne nestačí. Takmer 99 % návštevníkov stanice  
nevyužilo vrchné poschodie, na čakanie sa preto používa vstupný priestor alebo priestor pri pokladniach.  
Dočasná budova by sa mala asanovať a celý priestor by sa mal rozšíriť aj do podzemia. Nástupiská autobusov  
a električiek by sa mali prepojiť na jednej úrovni, taktiež nejaké malé potraviny v budove chýbajú. Taktiež WC sú dobre  
ukryté a ťažko ich je nájsť alebo sa k nim dá nepohodlne dostať.





## Stalo sa vám tam niečo mimoriadne, čo si aj dnes pamätáte?

Raz som na nástupisku nastupoval do vlaku a pri nastupovaní som povedal: „Tak ja už som vo vlaku, zvyšok ma už nezaujíma.“ Ešte som to ani nedopovedal, pošmykol som sa na schodíku vagóna a strepal sa späť na nástupište. Ostatní spolužiaci sa mi škodoradostne smiali. Ale nehneval som sa na nich. Ja by som reagoval rovnako.

**Juraj O.**

Perón č. 2. Útočisko na záver preflámovanej noci. O 5:00 zavierali Kryštalbar, kde sa chodilo na fazuľovú polievku a o 6:00 sa otvárali prvé výčapy v meste. Nočný bufet v Manderláku ešte neexistoval. Perón č.2 bol pre bratislavských flamendrov v sedemdesiatych rokoch medzi 5:00 a 6:00 miestom prežitia hroznej čiernej hodiny.

**Fredy H.**

Chodil som tam predávať Večerník. Dlhé týždne každý deň okrem piatka, lebo v piatok bol za 1 korunu a to nebol žiadny tringelt.

**Dagmar K.**

Ja mám spomienky na to, ako sme cestovali, že bez toho by to nebolo, aby nám mama nekúpila zemiakové placky. Boli úžasné a tá červená malinovečka so slamkou.

**Joli P.**

Zo stanice vlakom do pionierskeho tábora. Batožinu nám bralo nákladné auto!!! Na cestu mi mama kúpila na stanici „oblúbené zemiakové lupienky“. Čajík z domov octovej fľašky. Taká biela mäkká umelá hmota. Ale radosť veľiká.

**Tita B.**

Odpočuté na železničnej stanici:

- Mám pekné ponožky, nechcete?
- Nie.
- Ale ved' ste kupovali také odo mňa...
- Práve, ešte mám zásoby.
- Ale mám aj pánske!
- A chlapa si mám odkiaľ zobrať?!

**Štefan V.**

Niekedy medzi rokmi 2005 –2010 v piatok sme čakali na EC, ktorý chodil z Brna do Nových Zámkov. Stáli sme na nástupišti č. 1. Rušeň sa už blížil, no zrazu z nástupišťa č. 2 skočil muž s ruksakom medzi koľaje, chcel sa dostať na nástupište č. 1. Ruksak sa mu však medzi koľajami roztrhol a vypadol z neho asi meter dlhý, živý sumec. Rušeň už bol iba asi 50-60 metrov od neho, typek rýchlo chytil sumca za plutvy a skočil na nástupište č. 1.



**Maroš B.**

Mám a krásne. Chýba mi tá atmosféra, napríklad tie vozíky ktoré rozvážali balíky, alebo batožiny. Tie kartónové lístky, parné lokomotívy keď prichádzali k nástupišťu.

**Lubomíra M.**

Tam, kde je teraz informačné stredisko, boli kedysi záchody. Pozoruhodné bolo ich označenie "Mužskí" a "Ženské".

**Milada Ž. 2019**

(komentár na stránke železničnej polície)

Dobrý deň, dovoľm si Vás informovať

o včerajšej (14.5.2019) nepríjemnej príhode

na Hlavnej stanici v Bratislave. Po 3 hodinách

cesty som prestupovala z jedného rýchlika do druhého, nakoľko som mala asi 10 minút čas, vyšla som pred stanicu a išla si k fajčiarskym stojanom zapáliť cigaretu. V priebehu pár sekúnd sa začal ku mne približovať jeden muž a keďže ma premkol zlý pocit, presunula som sa ku druhému, kde bolo viac ľudí. Muž za mnou. Tak som cigaretu radšej zahasila a pobrala sa aj s kufrom do budovy stanice, (pred stanicou neboli policajti). Ako som kútikom oka mohla sledovať, muž bol stále za mnou. Zrýchlila som krok, on tiež. Nakoniec som zastala pri jednom pánovi a otočila sa k prenasledovateľovi. To, čo sa stalo, by som vo sne nečakala. On si v ústach nazbieral husté spútum a sliny a všetok tento hnus mi chrstol do tváre. Stekalo mi to po vlasoch a tvári, do očí, kričala som na políciu, ľudia sa síce obracali, ale nik ho nezadržal. Vedľa stojaci pán ma upokojoval, minerálkou mi to svinstvo zmýval. Pred sebou som mala ešte 10 hodín cesty, takže si každý vie predstaviť, ako som sa cítila. Incident sa stal o 10:20 hod. Polícia bola na prvom nástupišti pri vlaku, do ktorého som prestupovala, informovala som ich, čo sa stalo a oni asi vedeli o koho ide, lebo sa vybrali za ním, čiže už sa asi niečo takéto muselo stať. Muž bol vyššej postavy, mal neupravené špinavé šedivé vlasy, ktoré mu trčali na všetky strany spod šiltovky, mal svetlejšie oblečenie a bol neoholený, špinavý. Ten hnus prekonám, ale situácia je oveľa vážnejšia. Ak má tento muž TBC, hepatitídu, HIV, AIDS, tak vlastne je to živá biologická zbraň na Hlavnej stanici pre všetky ženy. A nabudúce sa možno osmelí ešte viac, vytiahne nôž a jedným pohybom bodne. Ja idem o tri mesiace do dôchodku a teda je možnosť že sa ho ani nedožijem, pretože naše zdravotníctvo je také, aké je a nik mi neurobí vyšetrenia na nákazlivé ochorenia. Prosím, varujte cestujúcich. Tento človek je určite psychicky chorý, ináč by nemal prečo niečo takéto urobiť a určite by sa mali kompetentné úrady urýchlene postarať, aby sa to už nezopakovalo. Ďakujem za prečítanie a všetky služby ktoré vykonávate.

**Pavol T.**

Ako 18-ročný vojak som niekedy na začiatku 60. rokov chodil domov z Bratislavy rýchlikom cez Nové Zámky a Štúrovo. Z našej dediny pravidelne cestovali tým istým rýchlikom starší muži, ktorí cez týždeň pracovali na stavbách v Brne. Chodili vždy v piatok, a keď ma vo vlaku uvideli, dávali mi haliere, aby som im rýchlo skočil naspäť na stanicu kúpiť pivo. Doniesol som im po dva poháre, na to oni, že ak stíhaš chlapče, môžeš doniesť aj sebe.

**Vladimír D.**

V roku 1960 žiadna prístavba nestála. V roku 1968, keď Dubček pricestoval z Prahy, vystúpil zo starej budovy cez dvere priamo pred schody a po nich dolu medzi dav, ktorý zaplnil celú plochu, na ktorej dnes stojí prístavba.

V literatúre je označovaná ako tretia budova, ktorú dokončili v druhej polovici 80. rokov minulého storočia. Do začiatku 80. rokov v mieste prepojenia konečnej električiek s novou halou schodmi a nad časťou otočky bolo parkovisko a zároveň konečná autobusu č. 23.



Krčma Kriváň. Mal atmosféru typickej proletárskej krčmy, stál vedľa hotela Dax pod železničnou stanicou. Okrem hotelových hostí bol obľúbeným miestom návštevníkov Bratislavy prichádzajúcich vlakom. Koncom 60. rokov bol zbúraný spolu s hotelom. Druhý a štvrtý perón. Krčma na Hlavnej stanici, kam sa presúvali smädní štamgasti z celej Bratislavy napriek tomu, že pivo bolo za neuveriteľnú korunu šesťdesiat. (Juraj Šebo: Zlaté 60. roky)

1968, TASR







Ludia vítajú predstaviteľov KSC v roku 1968, archív TASR



# Dobové

fotografie, pohľadnice, mapy, pôdorysy, úradné materiály, atď.



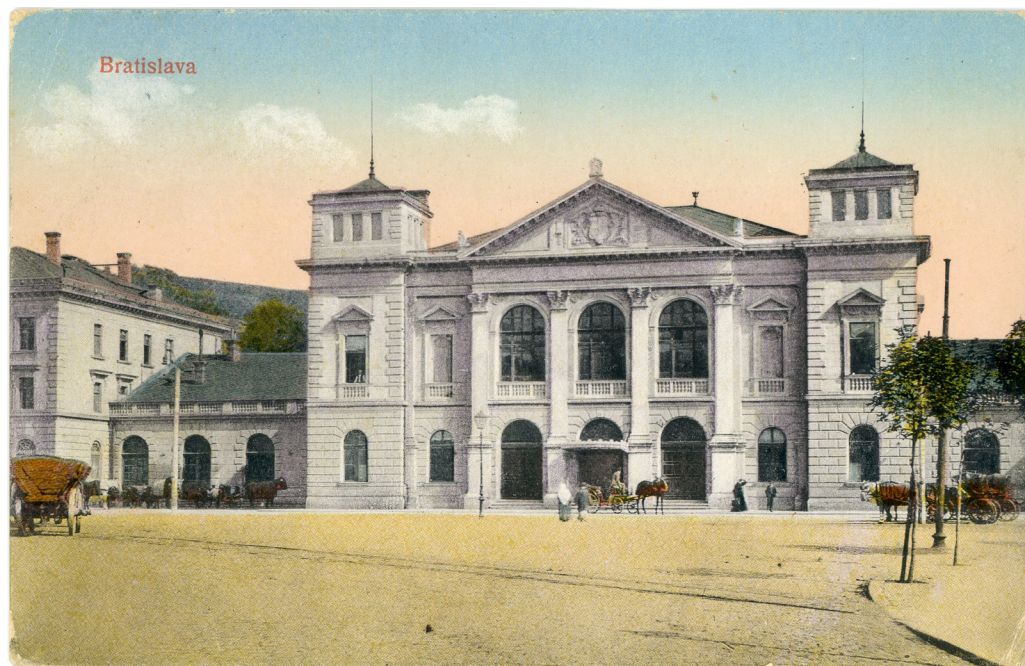
















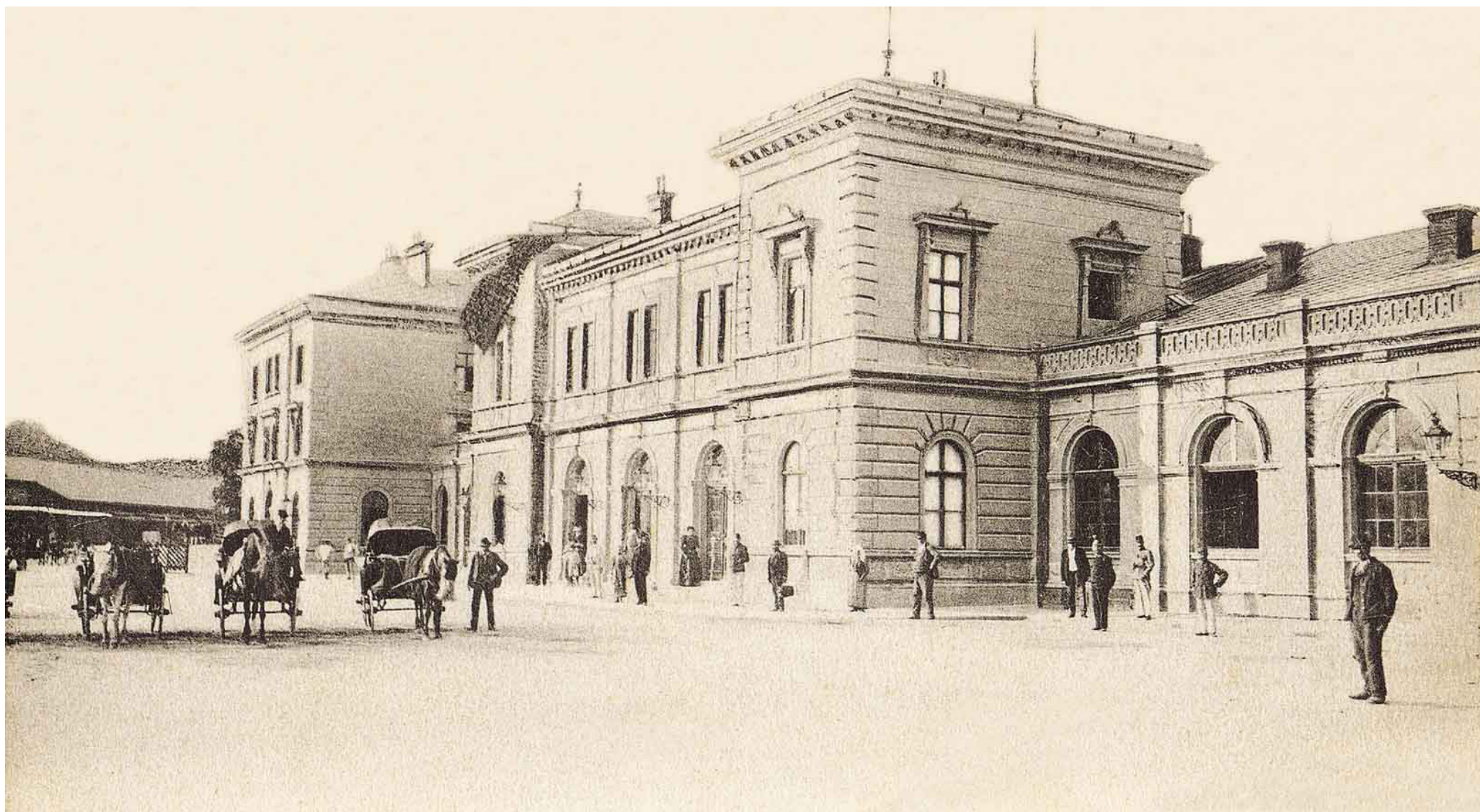












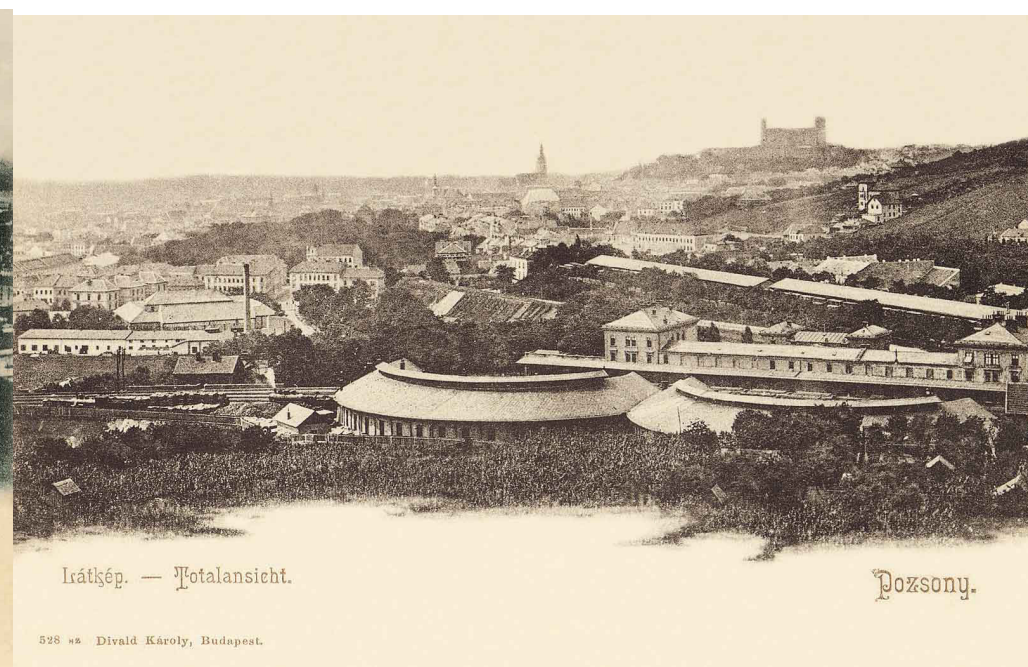
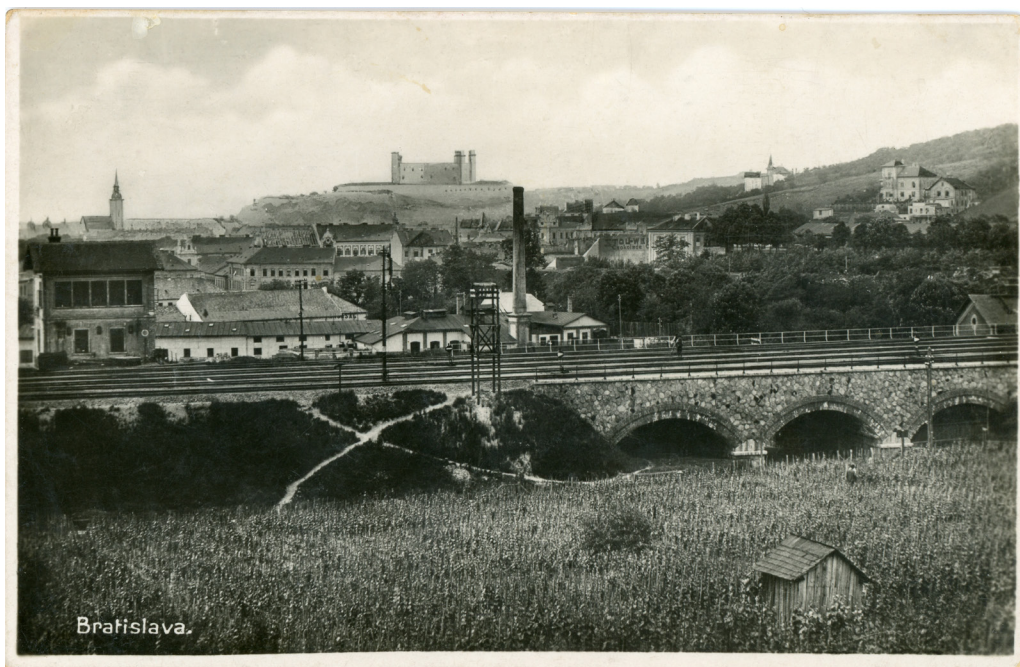
Pozsony — Pressburg

Főpályaudvar — Staats-Bahnhof



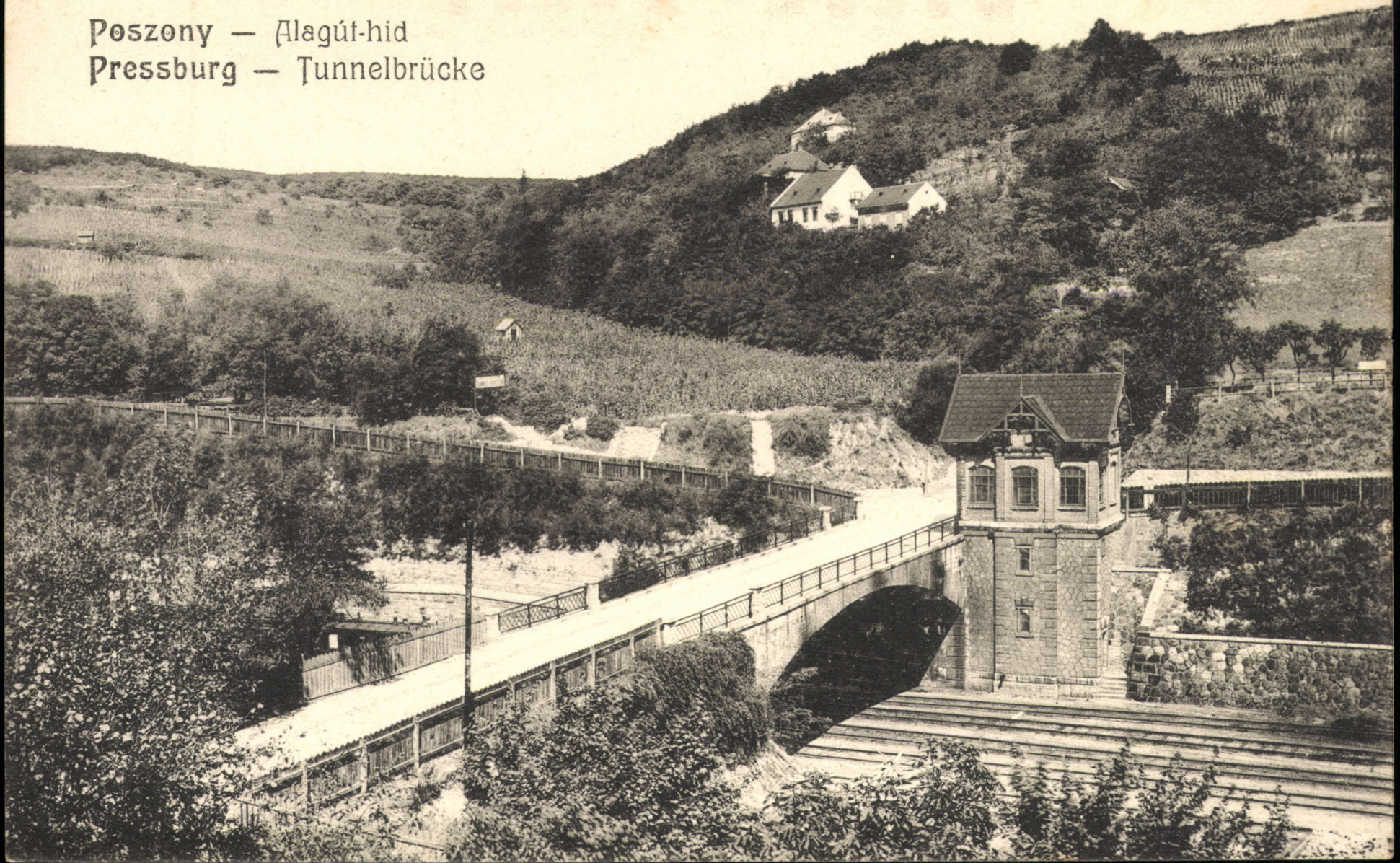
Dr. Trenkler Co., Leipzig-Wien. 14518







Poszony — Alagút-híd  
Pressburg — Tunnelbrücke





Poszony — Alagút  
Pressburg — Tönnel







Nach der Natur,

fotografirt

Tunnel.

von C.KÖRPER,  
Pressburg.

VERLAG G. HECKENAST'S NACHFOLGER (R. DRODTLEFF)

Vervielfältigung vorbehalten.

PRESSBURG & LEIPZIG.

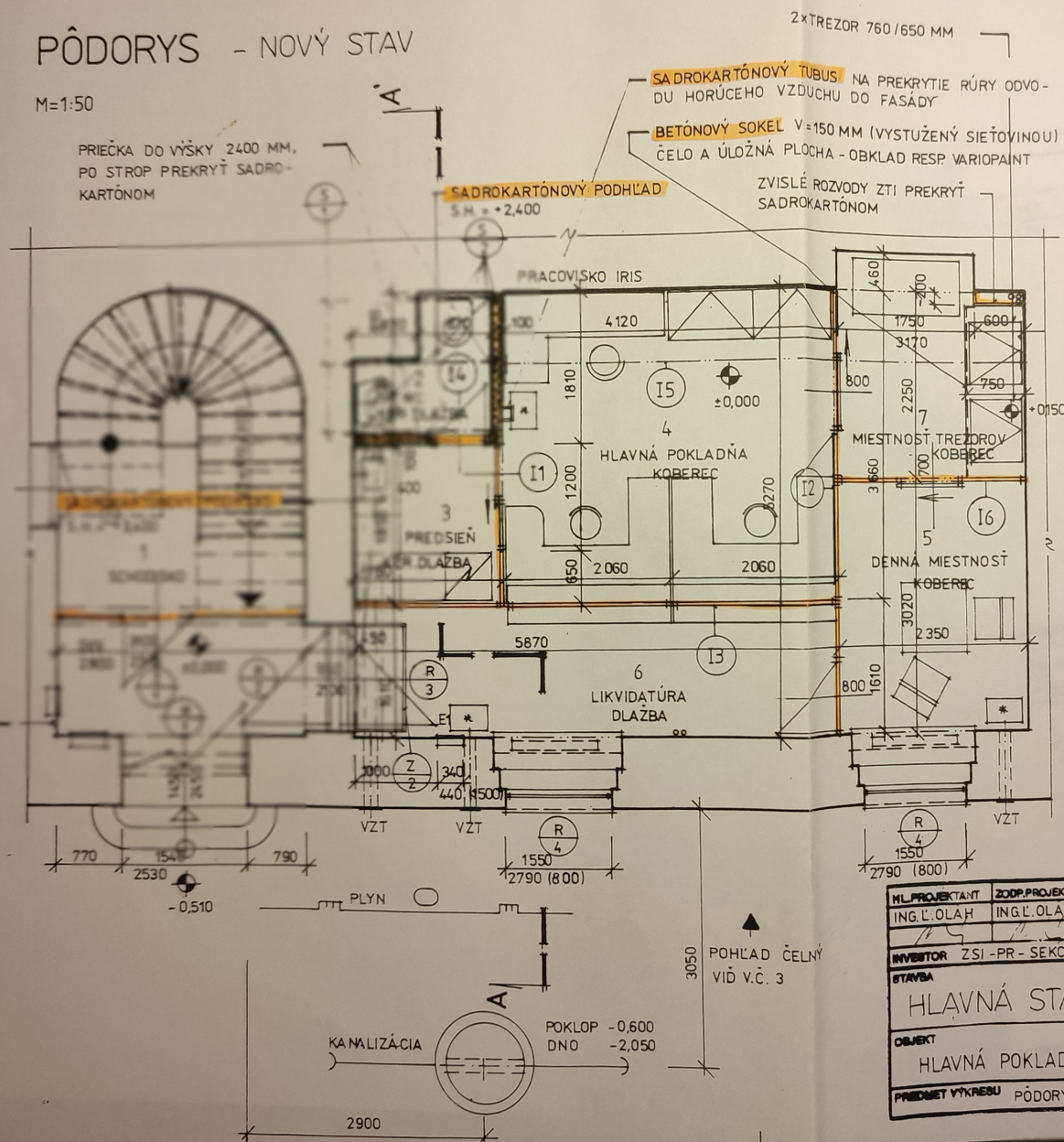
Déposé. - Registered.



# PÔDORYS - NOVÝ STAV

M=1:50

PRIEČKA DO VÝŠKY 2400 MM.  
PO STROP PREKRÝT SADROKARTÓNOM



## LEGENDA MIESTNOSTÍ

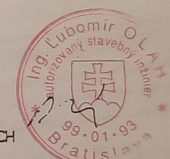
Č.M.	NÁZOV MIESTNOSTI	POVRCH. ÚPRAVY			PLOCHA M <sup>2</sup>
		PODLA.	STENY	STROP	
1	SCHODISKO	-	B1	C1	-
2	WC	A1	B2	C2	2,2
3	PREDSEŇ	A1	B3	C2	3,2
4	HLAVNÁ POKLADŇA	A2	B4	C2	13,8
5	DENNÁ MIESTNOSŤ	A2	B4	C2	7,7
6	LIKVIDATÚRA	A3	B4	C2	9,4
7	MIESTNOSŤ TREZOROV	A2	B4	C2	6,0

## LEGENDA MATERIÁLOV

- NOVÝ STAV
- MUROVANÁ PRIEČKA Z PRIEČKOVKY DRÁŽKOVEJ Pk-dr 10 ZST DEV. N.VES, HR.100 MM NA MVC 25, VÝŠKA = 2400 MM
- KLIMATIZAČNÁ JEDNOTKA FRISCO 8 (ODVOD KONDENZÁTU - VIÐ PROJEKT ZTI)
- VZT - ODVOD HORÚCEHO VZDUCHU - PODĽA POKYNOV MONTÁŽNIKOV F. ABC KLIMA, NA FASÁDE PREKRÝT MREŽKOU

SVETLÁ VÝŠKA : 3 970 MM

MESTSKÝ ÚSTAV  
ochrany pamiatok v Bratislave  
814 44 Bratislava  
osobná odd.



POZNÁMKA : PRED ZAČATÍM VÝKOPOVÝCH PRÁČ NA KANAL. PRÍPOJKE ZAMERAŤ A VYTÝČIŤ INŽINIERKE SIETE!

IKORES

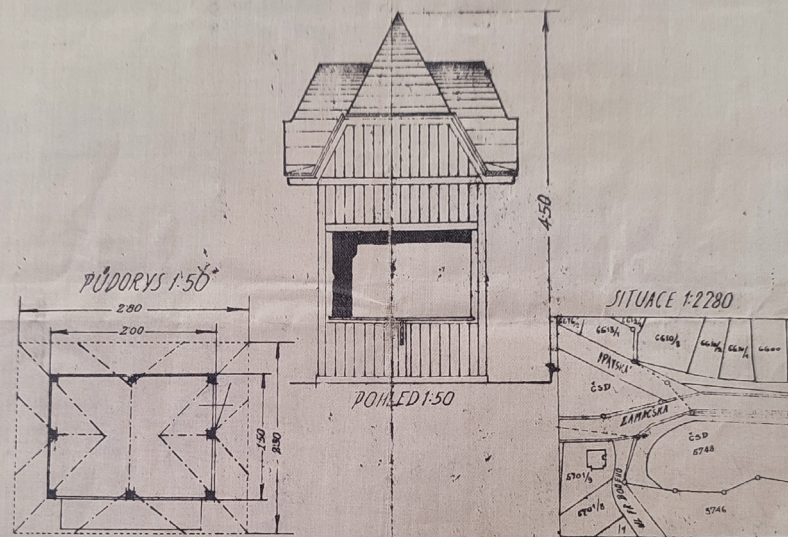
HL. PROJEKTANT	ZODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KRESLIL	KONTROLOVAL	ING. ĽUBOMÍR OLÁH projekcia BRATISLAVA	
ING. Ľ. OLÁH	ING. Ľ. OLÁH	ING. Ľ. OLÁH				
INVENTOR	ZSI - PR - SEKCIA TRATIA BUDOV, BSI					
STAVBA	HLAVNÁ STANICA - BRATISLAVA					
OBJEKT	HLAVNÁ POKLADŇA - REKONŠTRUKCIA					
PREDMET VÝKRESU	PÔDORYS - NOVÝ STAV					
					FORMÁT	A4
					DATUM	8.1993
					STUPEŇ	1:1
					ZAKÁŽKA ČÍS.	
					DĽH. PRÁCE	
					MEŠKA	
					STAVBA	



POSTAVENÍ KIOSKU K PREDÁJÍ CUKROVINEK A NOVÍN

PRE P. FERD. KOTASA V BRATISLAVĚ

na pozemku ČSD parc. č. 5748



SITUACE 1:1000



STAV  
PODNIKATELSTVO  
JAN MIHALIČKA  
BRATISLAVA, Zahradská 118

*Jan Michalík*

*Ferdinand Kotas*





VEREJNÁ URBANISTICKO – ARCHITEKTONICKÁ SÚŤAŽ

**PREDSTANIČNÝ PRIESTOR BRATISLAVA  
– HLAVNÁ STANICA ŽSR**

**SÚŤAŽNÉ PODMIENKY**

4342  
MESTSKÝ ÚSTAV  
ochrany pamiatok v Bratislave  
Uršulínska 9  
811 01 Bratislava

**BRATISLAVA, JÚN 2001**



hatoló nedvesség befolyásának lenne tulajdonítható. (Aláírások.)

Hogy a szemlének volt-e további eredménye és a pálya átvételekor ezt a kérdést miként rendezték, annak sajnos semmi nyomára nem jöhetünk.

Most még röviden a régi alagút költségadatait közöljük. Az alagútszerűleg épült rész hosszúsága 600 m, a boltozatbevigás módjára épült rész hosszúsága 102 m, az összes hosszúság tehát 703 m.

Az alagútszerűleg épült rész költsége ..... 1.146,314 frt 54 kr.

A boltozatbevigás módjára épült rész költsége ..... 146,026 frt 05 kr.

Összes költség ..... 1.292,340 frt 59 kr.

A régi alagút tehát folyóméterenként 1837 o. l. frtba, azaz 3674 koronába került.

A költségeket részletezve, a következőképpen alakulnak:

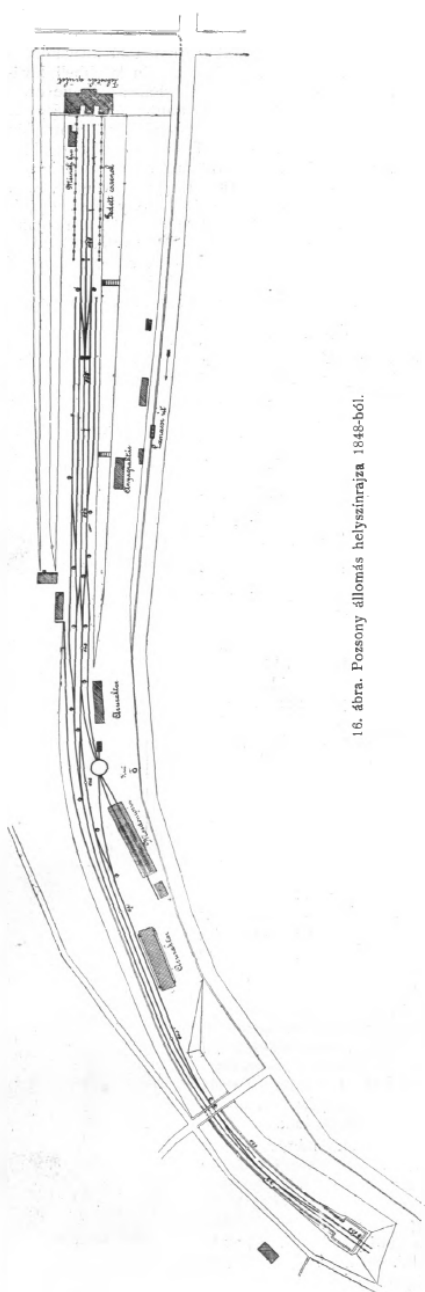
1. Kiadás és repesztés szállítással együtt az alagútszerűleg épült részen	488,265 frt 25 kr.
2. Ugyanaz az aknáknál	36,579 frt 76 kr.
3. A létesített terméskőfalazat költsége	48,988 frt 95 kr.
4. Létesített téglafalazat költsége	106,236 frt 13 kr.
5. Létesített faragott kőfalazat költsége	169,797 frt 13 kr.
6. A létesített faragott kőfalazat az aknáknál	19,365 frt 87 kr.
7. A létesített téglakőfalazat az aknáknál	1,239 frt 57 kr.
8. Az összes dűcolás költsége	184,151 frt 15 kr.
9. Vízmértés és szivattyúzás költsége	25,947 frt 82 kr.
10. Különlélek	4,769 frt 07 kr.
11. A kapuzatok és homlokfalak költsége	60,973 frt 84 kr.
12. A boltozat bevigás módjára épült rész költsége	146,026 frt 05 kr.
Főösszeg	1.292,340 frt 59 kr.

Az egyes munkanemek szerinti egységarak a következők:

Egy folyóméter alagútkiemelés költsége	810 frt.
Egy mélység méter aknakiemelés költsége	435 frt.
Egy m <sup>3</sup> terméskőfalazat költsége	23 frt.
Egy m <sup>3</sup> téglafalazat költsége	49 frt.
Egy m <sup>3</sup> vagdalt vagy faragott kőfalazat költsége	78 frt.

Mai viszonyainkhoz képest ezeket az árakat rendkívül magasaknak mondhatjuk.

Hogy az alagút forgalomba helyezése után nagyobb karbantartó munkákra és erősebb beavatkozásra szükség volt-e, annak biztos nyomaira nem akadunk. Az egy-két helyen megtalált fenékboltozat nagyobb elmozdulások megakadályozására bizonyára újabb munka lehetett, mert az eredeti leszámolási tervekben azoknak még nincs nyoma. Az alagútfalazatok deformációjának az alagút első évtizedes fennállása után mindenesetre már észrevehetőleg nagyobb mértékű kellett öltenie, mert 1860-ban az alagút deformációkat minden 5 öl távolságra elhelyezett keresztelvényekben, sűrű sugár-irányú mérésekkel felvették, abból a célból, hogy ezeket a méréseket bizonyos időszakokban rendszeresen ismételve, az alagútfalazat elmozdulásait ellenőrizhessék. Hogy mely időpontig folytatták ezeket az ellenőrző méréseket nem tudjuk, mert csak az alapmérések felvételei maradtak ránk, a további feljegyzések eltűntek.



18. ábra. Pozsony állomás helyszínrajza 1848-ból.

Az alagút kiszélesbítő munka menetét olyan formán gondolták, hogy három kezdőponttól kiindulva a régi alagút falazatát rövid, 2—4 m hosszú gyűrűkben lebontják és egyúttal olyan széles kivájást létesítenek, amelybe a kétvágányú alagút és annak falazatszelvénye belefér. A lebontás mindig a tetőnél rövid fejtárral indult volna meg és két oldalt folytatva ért volna le az alap fenekéig. Hogy ezen lebontás közben a forgalom lebonyolítására szükséges űrszelvény érintetlen maradjon és az előreláthatólag alkalmazásra kerülő igen erős dűcolást még is teljes biztonsággal létesíthessék, a m. kir. államvasútak igazgatóságának építési főosztálya, igen szellemes módon megalkotott alagúti vasállványt tervezett, melyre a dűcolás támaszkodott volna.



29. ábra. Pozsony állomás helyszínrajza 1874-ből.

Egy-egy ilyen vasállvány 10 darab, egymástól, középtől középig számítva, 1'0—1'0 m távolságra elhelyezett, erősen méretezett, szögecselt vasívból állott, melyeknek alakja az űrszelvény körvonalaival szimmetrikus. A vasíveket alul egy-egy fenékv merevítette. Ilyen formán minden oldalról zárt szelvényt kaptak. Minden egyes vasívet három darabból állították össze és a tetőpontra, továbbá ott, hol a fenékv az oldalakhoz csatlakozik, csavarokkal foglalták össze. A 10 vasívet a 31. és 32. sz. ábrában előtűntetett módon, többszörös rácsos kötéssel teljesen kimerített tartó szerkezetté, azonkívül összekapcsolták volna azokat, a vasállvány egész hosszán átnyúló 0'2—0'20 m keresztmetszetű faragott keményfa gerendákkal is, mely a vasállvány felső félkör alakú részét teljesen lefedte; ennek egyes gerendáit minden egyes vasívhöz két-két erős csavarral ráerősítették.

Az egyes vasívek alsó fenékívei két-két talpra között lenyúltak a sínek alá és a fenékcsontról azonban érintetlen hagyták. Az egész nagy vasállvány kétoldalt elhelyezett hosszanti gerendán feküdt és úgy volt méretezve, hogy a talaj felszínéig eső 25—30 m magas földtömeget is teljes biztonsággal hordhatta volna.

A vasállvány és a régi alagút falazata között még annyi szabad hely maradt, hogy ott mindkét oldalon

keményedett volna, hogy alóla a vasállványt további 2—4 m-re eltolhatták, a vasállványt a dűcolástól mentesítették és minden egyes vasívet elválasztottak a fenékv darabtól az által, hogy az utóbbit az oszlopokkal összekapcsoló csavarokat megoldották. Egyúttal a vasállvány oldalaira mindkét részből két-két eltávolítható vaskonzolt szereltek fel és ezután hidraulikus sajtók segítségével az egész vasállványt kissé felemelték és a konzolok közvetítésével reáhelyezték minden oldalon két-két, összesen tehát 4 görgőkocsira, melyek a vasállvány és az alagút falazata között lefektetett keskeny munkavágányon mozogtak. Ezekre a görgőkocsikra szerelt külön hajtószerkezettel az egész vasállványt előre hajthatták arra a helyre, hol arra szükség volt. Időközben itt már előre

elhelyezték a talpfák közé a fenékv darabokat és a hosszanti gerendákat, melyeken a vasállvány feküdt, ezután a hidraulikus sajtókkal ismét reáerősítették új helyére a vasállványt és összecsatolván azt a fenékv darabokkal, az egész munka újból megindíthatott.

Szinte sajnáljuk, hogy ez a nagyon ügyes és szellemes munka nem volt befejezve és megkezdődött a szállítás.



állványt, illetőleg az ezt aláfogó gerendázatot is alá kellett volna vájni és szilárdan aláfogni, hogy ez az aláfogás a vonatok és a vasállvány, valamint a nagy hegynyomás súlyát biztosan hordhassa. Ezt az aláfogást olyan sűrű forgalom közben, mint a milyen a pozsonyi alagútban mindennapos, minden fennakadás nélkül végrehajtani bizonyára aligha lett volna lehetséges.

Egy másik rendkívül nehéz feladat lett volna kétségtelenül a félig lebontott régi alagútfalazatok megvédése és biztosítása is. Mint említettük a lebontott és kiszélesbített alagútrészek dúcolása a vasállványra támaszkodott. Kétségtelen, hogy ezen munka során nemcsak a lebontandó, illetőleg kiszélesbítendő alagútrészetet magát, hanem az annak két oldalán levő szomszédos még érintetlen régi alagút falazatrészeket is a vasállvány egész hosszúságára gondosan alá kellett volna támasztani. Ez az alátámasztó beépítés természetesen szintén a vasállványra támaszkodván azt az állvány továbbszállítása előtt el kellett volna távolítani; ami azonban a régi alagút falazat más módon való biztosítását kívánta és ez bizonyára igen sok nehézséggel és fennakadással járt volna.

A régi alagút kibővítését megelőzőleg az állomás kibővítő munkáit 1898-ban nagy erővel megindultak és a következő évben folytatódtak; így ezen két év során az állomás keleti végén tervezett munkák teljesen el is készültek.

Pozsony-állomás említett kibővítő munkái 1898-ban nagy erővel megindultak és a következő évben folytatódtak; így ezen két év során az állomás keleti végén tervezett munkák teljesen el is készültek.



30. ábra. Pozsony állomás kibővítésének tervezete az 1898. évből.

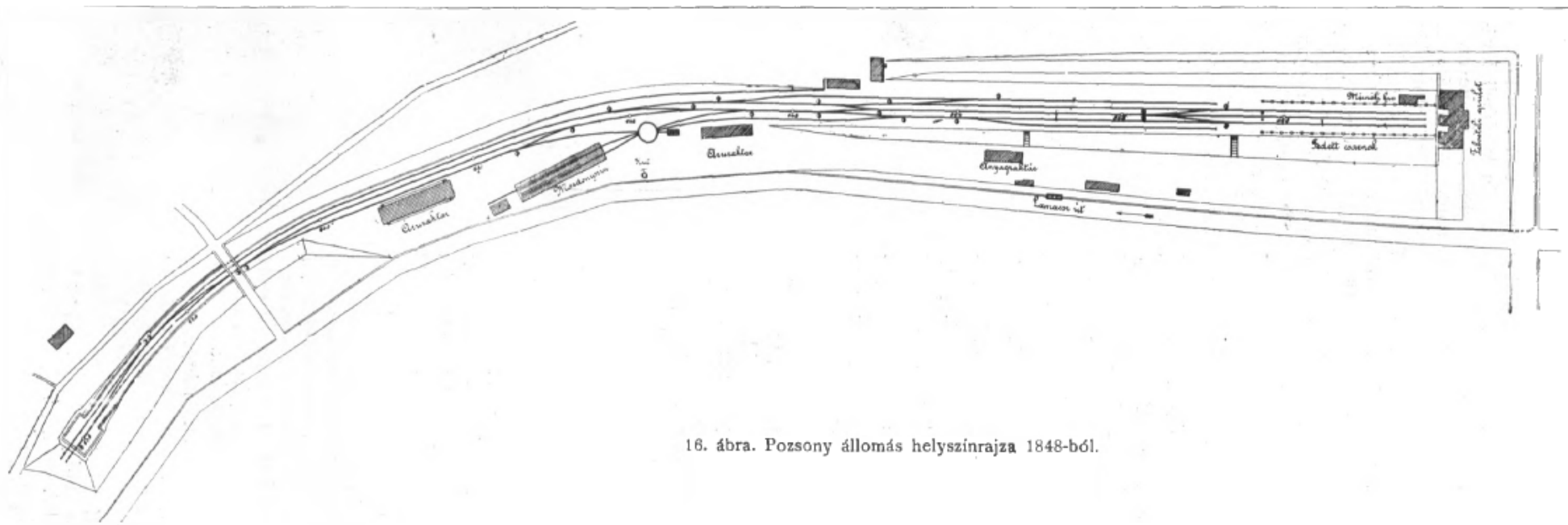
Az állomás nyugati végére tervezett munkák közül 1898-ban csak az előbeugrás kiszélesítése és az ezzel összefüggő egyéb munkák készültek el, melyek közül egy 25 m támaszközü vasbeton felüljáró, az úgynevezett Zergehid, mely egyúttal aquaduct gyanánt is szolgál, érdemel említést. Az alagútnak 110 m-rel való megrövidítése, illetőleg ennek az alagútdarabnak lebontása 1899-ben került sorra. Arról, hogy ezt a lebontást milyen módon végezték, a 33. és 34. sz. ábrák tájékoztatnak.

A lebontást azzal kezdték meg, hogy az alagút fölötti bevágást bizonyos mélységig alkalmas módon leásták és a leásott anyagot kordékkal elszállították; a lehordás után még mintegy 1,0 m magas földtömeg maradt a boltozat fölött. Az alagútboltozat fölött még rajtamaradt ezt a földtömeget, valamint a tulajdonképpeni boltozat fölötti hátfalazatot később hordták le, miközben a leásott anyagnak ezt a részét görgőkocsikon szállították el és ürítették az állomáson levő vasúti kocsikba.

Mint a 34. sz. ábrából kivihető, magának a tulajdonképpeni alagút falazatnak lebontását, 4-5 m hosszú darabokban felváltva végezték, úgy, hogy közben egy-egy ilyen 4-5 m hosszú alagút falazat darab boltozattal együtt támasztó pillér gyanánt állva maradt mindaddig, míg a lebontott közbeeső alagútrészek helyein a bevágást szegélyező és a hegységet támasztó belsőfalak el nem készültek. Az alagút falazat lebontásával nyert fal-törmelékét és anyagot közvetlenül a lebontás helyén rakták vasúti kocsikba, a melyeket a közlekedő vonatok elől mindig el kellett a fővágányból távolítani.

Ilyformán, hogy az alagút falazat lebontását és az új belsőfalak létesítését felváltva folytathassák, a boltozat feletti anyag leásásának és elhordásának ezeket a munkákat okvetlen meg kellett előznie. Hogy ez a munka igen kényes volt, a legnagyobb óvatosságot





16. ábra. Pozsony állomás helyszínrajza 1848-ból.



vonálához csatlakozó vasútvonal munkait szándékozik  
bérbe adni és meghívja a vállalkozókat a számításoknak,  
előirányzatoknak és szerződési feltételeknek a központi  
társulati irodákban Pesten vagy Pozsonyban való meg-  
tekintésére. Az ajánlatokat a vállalkozni szándékozóknak,  
kik ajánlataikkal egy hónapig maradtak kötelezettségben,  
július 15-ének déli 12 órájáig kellett benyújtaniok.  
Az erre a hirdetésre beérkezett ajánlatokat azon-

egységáruk meneti letételeire, meg pedig.

1. a földmunkálatokra;
2. a sziklarepesztésekre;
3. 32 különféle műtárgyra és
4. a 430 öl hosszú alagút munkáira mintegy 11300

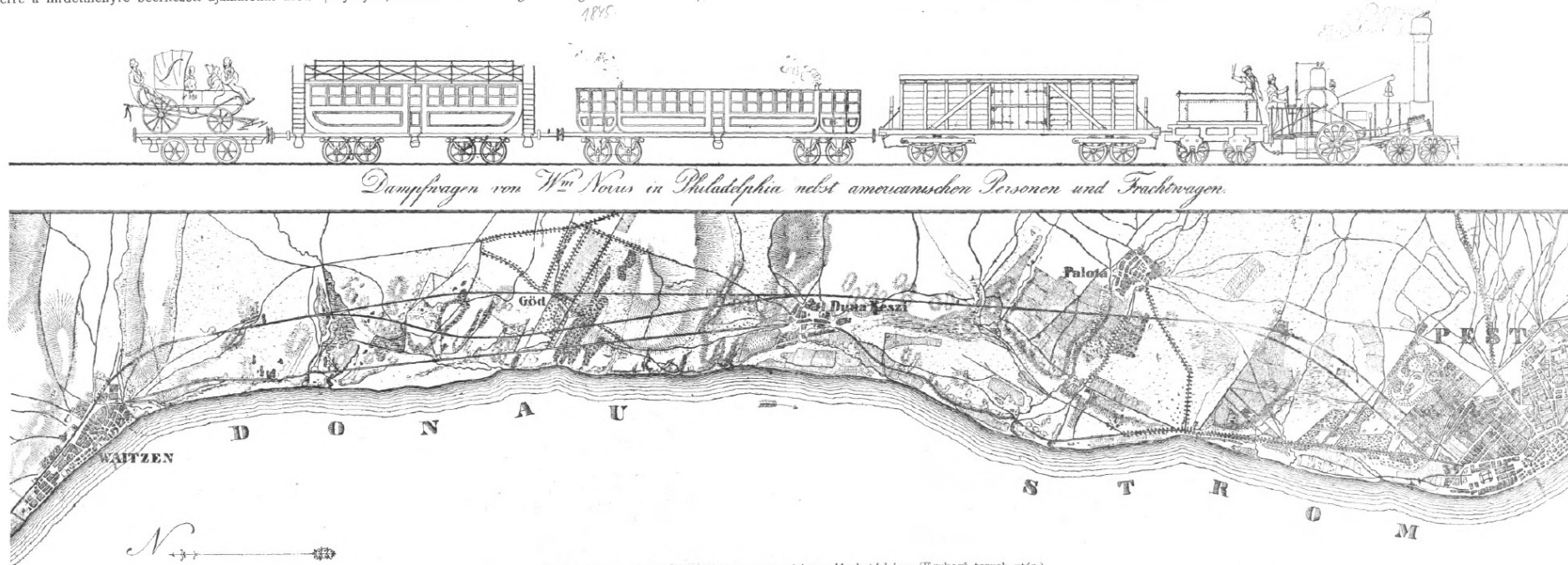
köb-öl sziklarepesztési munkákkal.

Ez a második versenytárgyalás már kellő eredmén-  
nyel járt; mert mint a *Pressburger Zeitung* november 19-iki

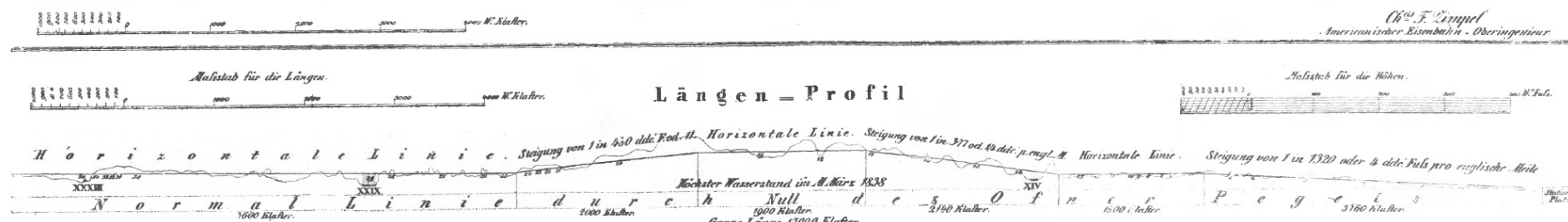
övezi, a Nordbahnhoz való csatlakozás el van határozva  
és a magyar középponti vasutat a határtól Dévény-  
Ujfalun és Lamacs-on át Pozsonyba fogják vezetni.  
A kürt versenypályázat alapján ennek a vonalnak az  
építését Tallachini Bódog vállalkozóra bízták, ki jeles  
munkák végrehajtása által (nevezetesen a Brunn és  
Blanczko közötti rendkívül nehéz vonal folyamatban

működése mellett; a vasút nyoma is már végig m-  
van állapítva. Ezen rendkívül érdekes vasútvonal ké-  
sége mintegy 2 millió forintra fog rúgni. Az építé-  
s két évi idő szükséges. A munkálatokat több száz mu-  
kás már hosszabb idő előtt megkezdte, a tavasz be-  
tával azok száma több ezerre fog felszaporodni.

Ugyancsak az 1845. év folyamán árlejtést hirdet-



1. ábra. A magyar középponti vasút pest—váci vonalának térképe. (Egykorú tervek után.)

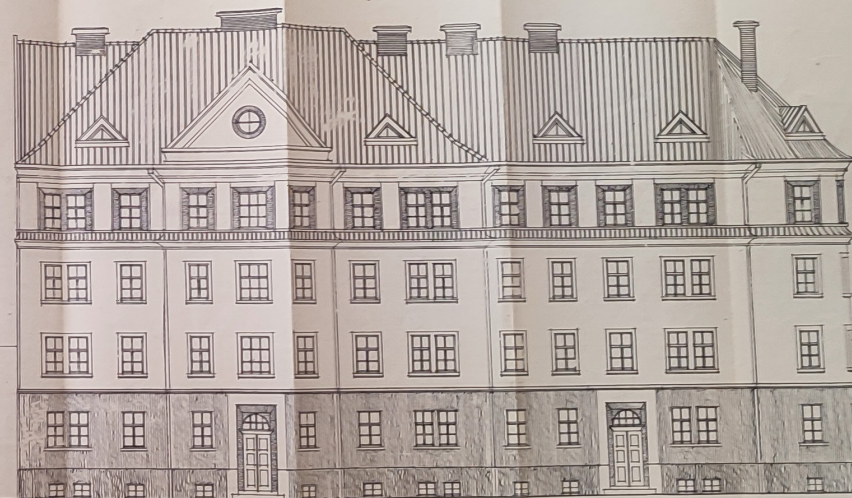


2. ábra. A magyar középponti vasút pest—váci vonalának hosszanti szelvénye. (Az eredeti tervek után.)



NÁVRH OBYTÝCH BUDOV  
 PRO ŽELEZNIČNÍ PERSONÁL  
 V BRATISLAVĚ

HLAVNÍ POHLEDY.



1:100.

Strojnírna č. 10. v Bratislavě  
 Oddělení pro stavbu železničních budov  
*By. Jemelka*







# Použitá literatúra

Ladislav Szojka: Bratislava a železnice

Moravčíková, Henrieta a kol.: (ne)plánované mesto/(un)planned city Bratislava, 2020

Moravčíková, Henrieta — Lovra, Éva — Pastoreková, Laura:

Červený alebo modrý? Začiatky moderného plánovania Bratislavy. In Architektúra & urbanizmus, 2017

Henrieta Moravčíková — Éva Lovra — Laura Krišteková:

Začiatky moderného mestského plánovania v Uhorsku. Prípad Bratislavy a Nového Sadu

Štefan Holčík: Železničné sklady boli podradné stavby. Bratislavské noviny, 2007

Tivadar Ortvay: Ulice a námestia Bratislavy





#### **Autori štúdie**

Sándor Papp ml., Mgr.  
István Veres, Mgr.

#### **Výskumný tím**

Sándor Papp ml., Mgr.  
Ján Vyhnánek, Mgr.

#### **Dizájn**

Réka Szabó

#### **Fotografie, Obrázky, Dokumenty, Mapy**

Slovenský národný archív, Archív mesta Bratislavy, Galéria mesta Bratislavy  
Mestský ústav ochrany pamiatok Bratislava, Archív TASR, Július Cmorej  
Országos Széchenyi Könyvtár Budapest  
OZ Bratislavské rožky (zbierka historických pohľadníc Juraja Horvátha)  
Brano Bibel, Réka Szabó, Sándor Papp ml., István Veres

#### **Zber dát**

Apríl-Október 2021