

Ⓒ Averz

Na líci zberateľskej euromince sú v kompozícii historické budovy železničných staníc s označením miest BRATISLAVA a TRNAVA doplnené fragmentom oblúkového viaduktu. V pravej spodnej časti mincového poľa je štátny znak Slovenskej republiky a vľavo od neho je letopočet 2023. Nad kompozíciou je schematicky vyznačená železničná línia medzi Bratislavou a Trnavou spolu s označením zastávok SVÄTÝ JUR, PEZINOK, ŠENKVICE, BÁHOŇ a CÍFER. V hornej časti mincového poľa je v opise názov štátu SLOVENSKO a pod ním nominálna hodnota zberateľskej euromince 10 EURO.

Ⓒ Reverz

Na rube zberateľskej euromince je parná lokomotíva s tendrom (zásobník na palivo), nad ktorou sa nachádzajú erby mesta Bratislava a mesta Trnava. V hornej časti mincového poľa je v opise nápis označujúci počiatočnú a cieľovú stanicu BRATISLAVA - TRNAVA a letopočet 1873, ktorý je od nápisu oddelený grafickou značkou. Pod lokomotívou je v dvoch riadkoch nápis PARNÁ PREVÁDZKA. Značka Mincovne Kremnica, štátny podnik, ktorú tvorí skratka MK umiestnená medzi dvoma razidlami a štylizované iniciálky autora zberateľskej euromince ak. soch. Zbyňka Fojtů ZF sú umiestnené v spodnej časti mincového poľa.



Historická budova žel. stanice Bratislava – Nové Mesto z roku 1890

Ⓒ Údaje o minci

Nominálna hodnota:	10 eur
Materiál:	Ag 900/1000, Cu 100/1000
Hmotnosť:	18 g
Priemer:	34 mm
Hrana:	– ZAČIATOK PARNEJ PREVÁDZKY Z BRATISLAVY DO TRNAVY – 1873
Náklad:	limitovaný, maximálne 15 000 ks v bežnom a proof vyhotovení
Autor návrhu:	ak. soch. Zbyněk Fojtů
Rytec:	Dalibor Schmidt
Výrobca:	Mincovňa Kremnica, š. p.



Vydala: © Národná banka Slovenska, apríl 2023
Text: Ing. Michal Tunega

Foto: Zbierka KPŽT Trnava, *Nagyvasúti vontatójármű Magyarországon* (2. revidované vydanie, Múzeum dopravy, Budapešť, 1985, s. 73), VLAKY.NET, Wikimedia

www.nbs.sk/sk/bankovky-a-mince/eurove-mince/zberatske



www.nbs.sk



Spustenie parnej prevádzky na železničnej trati Bratislava – Trnava

150. výročie

STRIEBORNÁ ZBERATEĽSKÁ EUROMINCA

Prvé úvahy o železnici spájajúcej Bratislavu s Trnavou úzko súvisia s plánom baróna Rothschilda pripojiť Bratislavu k hlavnej trati Viedeň – Krakov. Rothschild dostal súhlas na výstavbu hlavnej trate 4. marca 1836. Dňa 7. marca 1836 podal žiadosť o povolenie výstavby odbočujúcej trate zo stanice Deutsch Wagram cez Marchegg do Bratislavy. Uvedený zámer vyvolal najmä v Bratislave natoľko priaznivý ohlas, že skupina 17 šľachticov, veľkostatkárov a veľkoobchodníkov z Bratislavy a okolia pod vedením baróna Walterskirchena navrhla výstavbu konskej železnice, ktorej cieľom malo byť zrýchlenie prepravy poľnohospodárskych produktov do Bratislavy.



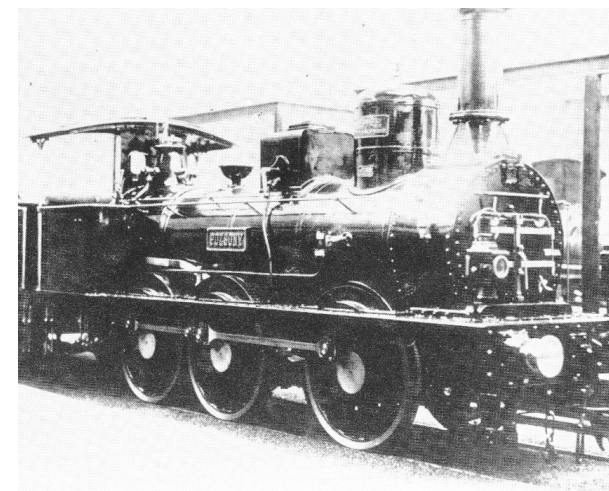
Barón Salomon Mayer von Rothschild



Železničná stanica v Trnave po zavedení parnej prevádzky

Železnica mala spájať päť kráľovských miest – Bratislavu, Svätý Jur, Pezinok, Modru a Trnavu. Navrhovaná bola s využitím animálnej trakcie. V roku 1837 skupina okolo baróna Walterskirchena predostrela Uhorskému kráľovskému miestodržiteľstvu projekt výstavby železnice a požiadala miestodržiteľstvo, aby poskytlo na vypracovanie projektu a rozpočtu potrebných odborníkov. Poskytnutí projektanti trate ju naprojektovali tak, aby zákruty a umelé stavby vyhovovali už aj parostrojnej prevádzke. Aj keď stavebné práce prebiehali spočiatku bez problémov, postupne začali pribúdať ťažkosti, ktoré oddŕaľovali spustenie prevádzky. V lete 1840 sa podarilo dokončiť zemné práce za Svätým Jurom, dokončila sa výstavba stanice v Bratislave a zabezpečilo sa 12 osobných vozňov. Skúšobná prevádzka sa na úseku Bratislava – Svätý Jur začala 27. septembra 1840. Pre problémy sprevádzajúce výstavbu bol celý úsek po Trnavu sprevádzkovaný až 1. júna 1846.

V roku 1868 dosahovala železnica lepšie výsledky, než predpokladal pôvodný projekt, ale až spoločnosť Považskej železnice, ktorá vznikla 8. januára 1873, sa zamerala na prebudovanie trate na parostrojnú. Plánovala pokračovať s budovaním trate do Žiliny, kde by bolo možné napojiť sa na Košicko-bohumínsku železnicu. Prevádzka konskej železnice v úseku Bratislava – Trnava bola zastavená 10. októbra 1872, kedy sa začala jej prestavba. Vďaka predvídavým projektantom a staviteľom konskej železnice prebehli úpravy na parostrojnú prevádzku bez väčších problémov. Spoločnosť Považskej železnice začala prevádzku 1. mája 1873 slávnostným odchodom parného vlaku z Bratislavy do Trnavy. Vlak pozostával z 12 vozňov a ťahal ho rušeň Nagyszombat nazvaný podľa maďarského pomenovania Trnavy. Rušeň mal tri hnacie nápravy a bol k nemu privesený dvojnápravový zásobník na vodu a uhlie, tzv. tender. Najvyššia rýchlosť rušňa bola 45 km/hod.



Jeden z prvých ôsmich parných rušňov na železničnej trati Bratislava – Trnava, Rušeň Pozsony