

Pošta vydá známku k 175. výročiu železníc na Slovensku

Bratislava, 17. augusta 2023

Slovenská pošta vydá v piatok 18. augusta 2023 poštovú známku „175. výročie železníc na Slovensku“ s nominálnou hodnotou 2,50 €.



Poštová známka rozmerov 44,4 × 27,2 mm vrátane perforácie vychádza vo forme upraveného tlačového listu s 8 známkami. Známkou vytlačila technikou oceľotlače v kombinácii s ofsetom Tiskárna Hradištko, s.r.o. Motívom poštovej známky je lokomotíva „Bihar“, ktorá v roku 1848 dorazila ako prvá parná lokomotíva na územie Slovenska. Emisia zároveň propaguje 70. výročie vzniku Žilinskej univerzity v Žiline, ktorá bola založená v roku 1953 ako Vysoká škola železničná.

Súčasne s poštovou známkou vyjde obálka prvého dňa s pečiatkou FDC s dátumom 18.8.2023 a domicilom mesta Bratislava. Motívom FDC je výrez z dobovej rytiny príchodu prvého parného vlaku do Bratislavy. Motívom FDC pečiatky je výpravca signalizujúci „stát“. FDC vytlačila technikou oceľotlače spoločnosť Tiskárna Hradištko, s.r.o. Autorom výtvarného návrhu poštovej známky, prítlača na FDC a FDC pečiatky ako aj rytiny známky a FDC je Mgr. art. Jozef Česla.

Myšlienka prvej železnice na Slovensku úzko súvisí so zámerom baróna Rotschilda spojiť železnicou Viedeň a solné ložiská v poľskej Haliči. Rotschild dostal súhlas na výstavbu hlavnej trate 4. marca 1836 a už o tri dni neskôr, teda 7. marca 1836, podal žiadosť o povolenie výstavby odbočujúcej trate zo stanice Deutsch Wagram cez Marchegg do Bratislavy. Neskôr bol tento zámer zmenený a odbočka do Marcheggu bola nakoniec napojená v stanici Gänserndorf. Takisto ani trasovanie železnice do Bratislavy nebolo spočiatku jednoznačné. Jednak zástupcovia spoločnosti Severná dráha cisára Ferdinanda, ktorá budovala a následne prevádzkovala hlavnú železnicu z Viedne na sever, spočiatku uvažovali, že trať po prekročení Dunaja pri Marcheggu a krajinskej hranice bude pokračovať cez Devínsku Novú Ves a Devín po brehu Dunaja až do centra Bratislavy, na druhú stranu sa o trať do Bratislavy začalo zaujímať aj konzorcium baróna Sinu, ktoré uvažovalo spojenie Viedne a Győru po pravom brehu Dunaja s odbočením do Bratislavy. Konzorcium získalo vo februári 1836 súhlas na začatie stavebných prác a 2. januára 1838 aj koncesiu na predĺženie trate z Győru cez Pešť do Terstu. 17. marca 1837 získalo súhlas na začatie predbežných prác na trati z Marcheggu do Bratislavy aj konzorcium bankára Mórica Ullmana von Sztányi. Situáciu vyriešil až niekoľkoročný odklad spôsobený najmä finančnými problémami zainteresovaných strán. Obrat k lepšiemu nastal až v roku 1844, keď 24. januára boli odsúhlasené stanovky Uhorskej centrálnej železnice a táto

Kontakt

Mgr. Iveta Dorčáková

hovorkyňa, Slovenská pošta, a.s. **e:** dorcakova.iveta@slposta.sk **w:** www.posta.sk

potom 16. mája získala koncesiu na výstavbu a prevádzku siete železníc od krajinskej hranice cez Bratislavu, Nové Zámky, Pešť do Debrecína a ďalej smerom na Arad a Oradeu s odbočkami do ďalších miest. Pre trať bol nakoniec zvolený smer Marchegg – Devínska Nová Ves – Lamač – Bratislava, pretože vedenie trate po brehu Dunaja do centra už nebolo možné z dôvodu hustej zastavanosti južnej časti Bratislavy.

Výstavba trate, ktorú zadala Uhorská centrálna železnica skúsenému staviteľovi Felice Tallachinimu, začala jednokoľajným dreveno-kamenným mostom cez Moravu s dĺžkou 474 m, 215 m dlhým zárezom pri Lamači, 17 m vysokým murovaným Červeným mostom s deviatimi oblúkmi a dvojkolejným tunelom dĺžky 703,6 m. Červený most a aj tunel boli prvými stavbami svojho druhu v Uhorsku. Na trati boli vybudované stanice Devínska Nová Ves, Lamač, Bratislava s 21 strážnymi domčekmi. Stanica Bratislava bola vybudovaná ako hlavová v miestach tzv. Uršulínskych záhrad na severe mesta na násype zo zeminy získanej pri výstavbe tunela. Prvá skúšobná jazda sa uskutočnila v noci 9. augusta 1848 a prvých cestujúcich priviezol 20. augusta 1848 10-vozňový vlak ťahaný parným rušňom Bihar, ktorý zobrazený na poštovej známke. Prevádzku na trati zabezpečovala Severná dráha cisára Ferdinanda. Už počas výstavby Uhorská centrálna železnica zápasila s finančnými problémami, ktoré vyústili do odpredaja trate. Dňa 7. marca 1850 ju odkúpil rakúsky štát a zaradil do siete Rakúskej juhovýchodnej štátnej železnice.

Ing. Michal Tunega

Kontakt

Mgr. Iveta Dorčáková

hovorkyňa, Slovenská pošta, a.s. **e:** dorcakova.iveta@slposta.sk **w:** www.posta.sk