

TECHNICKÉ PAMÁTKY V NOVÉM KABÁTĚ

Název emise:

Technické památky - Bařův kanál

Den vydání: 16. května 2012

Platnost: ode dne vydání ve styku tuzemským i mezinárodním až do odvolání

Hodnota: 10 Kč – č. 720 (ČP)

Autor: Adolf Absolon

Rytec: Martin Srb

Rozměr známkového obrazu: 40 x 23 mm

Druh tisku: OTr v barvě tmavě modré; vytiskla PTC Praha

Tisková forma: 2x 30 + SL (8 + 2 K)

Papír: fl-an; **Náklad:** 690 tis. + 23 tis. sešitků

Data tisku:

FDC: OTp v barvě černé; vytiskla PTC Praha



torová osobní loď. Po n celých šesti letech však vodní cestu poškodila procházející fronta, takže ji bylo třeba opravit. To se protáhlo až do roku 1949, ale k obnovení přepravy v původním rozsahu už nedošlo. V důsledku nedostatečné údržby se koryto začalo zanášet a zařízení chátrat. Plavba byla ukončena v roce 1960, počátkem 70. let kanál přišel o statut vodní cesty a znovu jej získal až po více než 20 letech, v roce 1995. To už ale nešlo o dopravu materiálu, ale o turistickou plavbu.

Bařův kanál – součást dávného snu, že i ve vnitrozemí lze na velké vzdálenosti využívat lodní dopravu, a to dokonce i tam, kde k tomu příroda sama nevytvořila přirozené podmínky. Ve srovnání s takovým Suezským či Panamským průplavem jde sice o stavbu mnohem méně rozsáhlou, vždyť také nespojuje moře a oceány, ale u nás rozhodně ojedinělo. V době vzniku šlo o vodní cestu vnitrozemskou, po dokončení přístavu ve Skalici je nyní už mezinárodní – spojuje Česko se Slovenskem.

To nám napovědělo, že kanál leží na jižní Moravě; jeho splavná část se nachází mezi slovenskou Skalici (filatelisté ji znají například z neúředního Skalického přetisku z roku 1918) a moravskými Otrokovicemi, které byly i v souvislosti s dokončením kanálu přejmenovány v roce 1938 na Bařov (což jim vydrželo jen do roku 1946).

Kanál úzce souvisí s řekou Moravou, v minulosti jen obtížně splavnou – snahy o zlepšení tohoto stavu se objevily už v polovině sedmnáctého století. V pozadí stály i úvahy o propojení řeky Moravy s Odrou, později i Dunajem a Labem, čímž by vznikla přepravní cesta významně konkurující železnici. Její součástí měl být i průplav Otrokovice – Rohatec, vybudovaný ve druhé polovině třicátých let za významné účasti koncernu Bařa. Ten měl ke stavbě kanálu prozaické důvody – dopravu lignitu ze svého dolu u Lužic do Otrokovic, kde byl spalován v tepelné elektrárně zásobující jeho závody teplem a elektřinou. Důležité ale bylo i zavlažování luk ležících na trase kanálu. Concern zaplatil polovinu nákladů, druhou uhradil stát v rámci příspěvku na snižování nezaměstnanosti (na stavbě našlo práci na patnáct set dělníků). Značný výškový rozdíl byl překonáván pomocí 14 zdymadel, na trase byla i lanovka pro přetahování člunů, pomocné jezy, 23 mostů, 7 lávek, 2 sklápěcí mosty a zvedací most úzkokolejné dráhy; z těchto staveb se ale dochovala jen část. Celková délka kanálu činila více než 50 kilometrů.

Po dokončení se zde plavily dva remorkéry s vlečnými čluny (Bařa I a II), nákladní čluny a mo-


Obnovení užívání kanálu je výsledkem regionální spolupráce obcí, měst a podniků, a samozřejmě i obou krajů, zlínského a jihomoravského, které se snaží využít turistický potenciál stavby. Díky soustavnému, bezmála dvacetiletému úsilí mohou nyní návštěvníci využívat 8 přístavů a 16 přístavišť. Stavbou slovenského přístavu Skalica se stal kanál mezinárodní vodní cestou. V budoucnu by měl být prodloužen do Hodonína a Kroměříže, říční úseky kanálu by měly být využity v koridoru Dunaj – Odra – Labe, provoz na kanálu by tak byl napojen na síť evropských vodních cest.

Kanálu se od počátku lidově říkalo Bařův, ale oficiálně byl tento název zaveden až v roce 2002, od kdy se vztahuje na samotný průplav Otrokovice – Rohatec. Turistické lodě, které se na něm plaví, nebývají širší než 5 metrů, s ponorem do 80 centimetrů. Samotný kanál je hluboký průměrně 1,5 metru. To uvádíme proto, že poznat jej můžete nejen ze břehu, ale i z paluby lodí či hausbótu, které si zde můžete snadno zapůjčit – a třeba i na některé strávit pár dní dovolené. K řízení není třeba žádný průkaz, ujmout se jej mohou osoby starší 18 let, po krátkém zaškolení v půjčovně. V létě se lze plavit každý den, zdymadla jsou uzavřena jen v pondělí. Lodi mají kapacitu od 4 do 12 osob a půjčovně začíná na tisíci koruně za den. Svězt se můžete i na jedné ze šesti velkých výletních lodí, které se pravidelně plaví mezi zastávkami na trase kanálu. Program si můžete naplánovat pomocí několika dobře vedených webových stránek, například batacanal.cz.

O současnosti kanálu se zmiňujeme tak podrobně i proto, že právě ona je hlavní součástí obrazu nové známky. Novodobé výletní lodě naznačují, že se tu nepředstavuje skanzen (i když původní vybavení by si jistě takový přístup zasloužilo), ale živoucí památka, která našla nové využití.

Známky v archově úpravě doprovázejí sešitky s osmi známkami a čtyřmi kupy ve dvou různých provedeních. Na prvním je zobrazen výklopník, na kterém se z vagonů na loď vyklápěl lignit,





na druhém plavební komora ve Vnorovech, která slouřila pro pøevedení lodí pøes řeku Moravu zpět do Bařova kanálu, a typizovaný domek obsluhy. Kupony o rozměru 19 x 23 mm jsou vytištěny rotačním ocelotiskem v barvě tmavě modré, kombinovaným hlubotiskem v barvě okrové.

Se známkou vychází obálka dne vydání a pøipraveno bylo i pøiležitostné razítko. V obrazové části obálky je technický výkres výklopníku (na obrázku vpravo dole), na razítku je kotva s iniciálami TB.



Tímto údajem tradičně končíme oznámení o vydání nové emise, u tēhle je ale ještě jedna věc, o níž je třeba se zmínit – nová grafická úprava a tiskové provedení známky. Na rozdíl od naprosté většiny známek tištěných na stroji Wifag, u této nebyl ocelotisk kombinován s hlubotiskem, ten se objevuje jen na kuponech v sešitku. Jednobarevných ocelotiskových známek u nás nyní mnoho nevychází, i když v tom máme desítky let trvající tradici, počínaje dvacátými léty minulého století. Všechny ocelotiskové známky první republiky a protektorátu byly jednobarevné, a tato praxe pak pokračovala i po válce, a to i po zavedení tisku na modernějších rotačkách. Že je tomu nyní jinak, k tomu přispěly rozšířené tiskové možnosti, ale jako všechno, i ty mají svůj rub. Prvorepublikový jednobarevný rotační tiskový lis Sticckey byl konstruován na mnohem vyšší tlak, takže mohly být použity rustikálnější a plastičtější rytiny, než je tomu u lisu Wifag. I tak by ale byla škoda na tuhle tradiční podobu známek rezignovat. V době vsudypřítomného barvotisku není špatné čas od času udělat něco jinak, postaru, a jako vznikají artové černobílé filmy či nostalgické černobílé fotografie, může nás potěšit jednobarevná známka, jejíž čistá rytina nepotřebuje podporu barevného hlubotisku. A kde jinde ji uplatnit, než u historických motivů, nyní tedy u technické památky Bařův kanál. Ten ostatně vznikl v době, kdy jednobarevný rotační ocelotisk u nás při výrobě známek prožíval své vrcholné období, a tak k sobě vlastně i proto přirozeně patří.

To nejspíš měla na mysli i komise pro výtvarné řešení poštovních známek, která ke splnění tohoto úkolu vybrala výtvarníka Adolfa Absolona a rytec Martina Srba. Autor se samozřejmě vypravil k Bařovu kanálu a v rámci pøípravy jej díky jeho provozovateli mohl poznat ze všech úhlů. Vznikly tak předlohy v šestinásobné velikosti známky, v krásném pigmentu italské hlinky – umbrý pálené. V této podobě byl návrh reprodukován v brožuře Emisní plán 2012. Rytec pak předlohu bravurně převedl do plastické jednobarevné rytiny. Nelehkého úkolu se dobře zhostila i Poštovní tiskárna cenin. Je třeba si uvědomit, že u vícebarevných známek jsou případné drobné nepřesnosti tak trochu zakryty soutiskem barev, což u jednobarevné rytiny samozřejmě neplatí. Se známkou tak bylo paradoxně více práce, první nátisky byly dokonce nad síly technologie rotačního moletování, jak podrobně vysvět-

lil výrobní ředitel PTC Pavel Vavřina na již tradiční výstavce odboru známkové tvorby ČP na Hlavní poště. Teprve změna materiálu a úprava technologie moletáže přinesly úspěch. Úskalím byla i neobvykle velká hloubka rytiny, konkrétně při stěru barvy při tisku – ale to bychom už zabíhali do technických podrobností, které s naším tématem souvisejí jen okrajově. Jak se však říká, konec dobrý, všechno dobré. O výsledku se ostatně můžete snadno přesvědčit sami. Nová emise Technické památky je dobrou vizitkou Poštovní tiskárny cenin, tím spíše, že ji zhotovila na velmi přesluhující technologii rotačního ocelotisku.

Zmíame se ale ještě o zvolené barevnosti. Rytec Martin Srb v rámci nátisku představil škálu osmi různých barev, včetně původní „historizující“ umbrý pálené. Ukázalo se při tom, že zatímco motivy kuponů jsou přímo určeny pro historický pohled na Bařův kanál, hnědočervená hlinka jakoby táhla současně přístaviště ve Veselí někým do minulosti. Náhled osmi různých barev však dokázal, že tmavomodré provedení má nejlepší kresebnou schopnost (jak říkají tiskaři – „nejlépe kreslila“) ukázat kvalitu návrhu i ryteckého přepisu, a také samozřejmě korespondovalo s tématem spjatým s vodou. Okrový podtisk se pak hodil pod modrou kresbu kuponů známkových sešitků. Ty přitom výrazně napomohly zájmu o novou známku. Za nominální cenu osmi známek jsou bezpochyby tím prvním, po čem zájemci sáhnou. Přepážkové archy kupony nemají z praktického důvodu – počet známek by dále poklesl z 30 na 24 kusů, což by tisk prodražilo.

Velkému zájmu samozřejmě pomohla i nejrozšířenější nominální hodnota 10 Kč a v neposlední řadě marketingový přístup společnosti Bařův kanál, které nejenom ve svém hlavním přístavu nabízí novou známku běžně ke koupi, ale vydala i podpůrnou sérii pohlednic (sběratelé CM jistě již vědí). To je sympatický přístup, na který není Česká pošta běžně zvyklá, přestože se o takovou spolupráci snaží.

Členy Svazu českých filatelistů bude jistě zajímat, že letošní pøiležitostný tisk, který obdrží jako tradiční prémii, bude rovněž s námětem Bařova kanálu – bude na něm otištěna známka i oba kupony, tentokrát ale ocelotiskem z plochy, provedeným z původních ocelových destiček tmavomodrou barvou.

Žádané a přitom nepřilíhající časté téma lodní dopravy tak po letech dostalo opět svoji známku, a soudě podle reakcí sběratelů (například na výstavce na Hlavní poště) se zdařila. Vyzdvihneme proto na tomto místě především tiskárnu, kterou neobvyklá poštovní známka potrápila. A protože se s jednobarevným rotačním ocelotiskem počítá i v příštích letech, lze se na tvůrčí tandem Absolon–Srb těšit napříště. Výtvarná komise jim přidělila chystanou známku Technické památky 2013: 50 let vodního díla Fláje. Ale to je už jiný příběh.

