

Ve vzduchu i pod zemí

Název emise:

Historické dopravní prostředky

Den vydání: 5. 3. 2014

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

Hodnota: 13 Kč

Rozměr známkového obrazu: 40 x 23 mm

Letoun E. Čiháka; č. 799 (ČP)

Výtvarný návrh: Pavel Sivko

Prototyp 1. čs. vozu pro metro; č. 800 (ČP)

Výtvarný návrh: Jiří Dufek

Druh tisku: plnobarevný OF; tisk PTC Praha

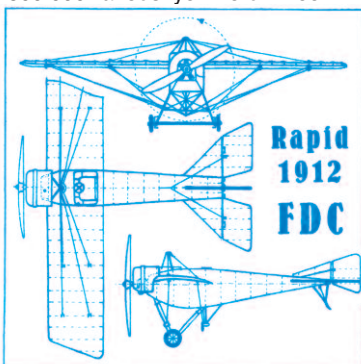
TF: 4x 50 (v PA jsou obě známky v šachovnicovém soutisku)

FDC: OTp v barvě blankytně modré (č. 799) a černé (č. 800); rytina Jaroslav Tvrdoň; tisk PTC Praha

Evžen Čihák a jeho Rapid

Necelé tři roky uplynuly od vydání poštovní známky ke 100. výročí prvního veřejného letu Jana Kašpara (Pof. 687) a nyní se připomínkou jeho bratrance Eugena Čiháka k tématu pionýrských dob našeho letectví vrací nová emise. Na rozdíl od Kašparovy nepřipomíná konkrétní datum či výročí, ty připadají na roky „těsně vedle“ – 2011 (100. výročí prvního Čihákovy letu), 2013 (100 let od chvíle, kdy Čihák získal mezinárodní letecký diplom FAI – měl pořadové číslo pouhých 51, i když nešlo o číslování mezinárodní, ale „jen“ rakouské), 2015 (130 let od jeho narození), či 2012 (100 let od sestroní nejzdařilejšího Čihákovy letounu Rapid, který je zobrazen na nové známce). Snad tedy za výročí můžeme považovat sto let od vypuknutí první světové války, která ukončila Čihákovy aviatické pokusy; do té doby jich od roku 1910, tedy za pouhé čtyři roky, veřejně učinil třiatřicet!

Ač rodem Čech, nebyl Čihák českým rodákem, narodil se totiž v chorvatských Vinkovicích, kde v té době jeho tatínek působil jako inženýr rakousko-uherských drah. Jeho příběh začíná pohádkově, životopisci uvádějí, že když mu byly čtyři roky, vyhráli jeho rodiče v turecké loterii astronomickou částku 300 tisíc zlatých (pokud šlo o zlaté rakouské, bylo to tedy pozdějších 600.000 rakouských korun - což hrubým přepočtem



odpovídá dnešním sto miliónům Kč!), a celá rodina se přestěhovala zpět do Čech, do Pardubic, kde pak malý Evžen vyrůstal spolu se svými pěti sourozenci a s o dva roky starším bratrancem Janem Kašpa-

rem (Čihákovy matka byla sestrou Kašparova otce). I Kašparova rodina byla zámožná, což byl nutný předpoklad jejich leteckých snah. Pod dojmem zpráv o prvních pionýrech motorového létání, zejména Blériotově přeletu kanálu La Manche v roce 1909, rozhodli se Čihák s Kašparem postavit vlastní letadlo. V té době oba pracovali v automobilce Laurin a Klement, ale jen krátce – už v březnu roku 1910 měli v Pardubicích hangár a v něm jednoplošník vlastní konstrukce. První prototyp se ale nezdařil, jeho motor měl slabý výkon. Kašpar tedy v Paříži zakoupil letadlo z Blériotovy továrny a už o měsíc později s ním v Pardubicích vzletl a 16. dubna 1910 se tak stal prvním českým letcem.

Čihák se tehdy rozhodl jít vlastní cestou a s bratrem Hugem začali stavět nové letadlo. Ani to se ale nezdařilo, a tak si i Čihák zakoupil stroj v cizině, šlo rovněž o francouzský stroj, značky Saulnier. V září pak na něm několikrát vzletl, ale letoun mu zakrátko shořel. To byla jistě velká ztráta, především finanční. Bratři se ale pustili do stavby jeho dvou kopií, každá měla jiný motor. Smůla a oheň je však neopustily – jeden z letounů jim v létě roku 1911 opět shořel. Na zbylém pak Evžen Čihák pokračoval ve své letecké kariéře, už jsme řekli, že celkem absolvoval 33 vzletů. Nechtěl se ale spoléhat jen na letadla dovezená z ciziny, a tak se bratři Čihákové stali i leteckými konstruktéry, za nejzdařilejší je považován jejich letoun Rapid z roku 1912, zobrazený na nové známce. Svá letadla i prodávali, prameny uvádějí, že za ceny 9 až 39 tisíc rakouských korun (na dnešní poměry přepočteno tedy zhruba za jeden až čtyři miliony Kč).

Po vypuknutí Velké války se Evžen Čihák přihlásil k letectvu, po zranění – paradoxně ne leteckém, ale automobilovém, však musel nastoupit k pozemnímu vojsku a na italské frontě byl opět zraněn. Po válce se už k létání nevrátil, i když s letectvím styk neztratil. Krátce podnikal v autodopravě, ale pak se díky bratru Hugovi, který byl úředníkem ČSA, stal leteckým mechanikem a později i správcem letiště ve Kbelích a pak v Ružyni. Tady působil až do německé okupace. Po



osvobození se historie českého letectví stala předmětem veřejného zájmu, a po Kašparově tragické smrti (zemřel v roce 1927, zřejmě na následky pokusu o sebevraždu) byl Evžen Čihák naším jediným žijícím leteckým průkopníkem. I když Kašparovy slávy, pramenící z faktického prvenství vzletu nedosáhl, těšil se v padesátých letech pozornosti sdělovacích prostředků a uvádí se, že ještě jednou vzletl ve sportovním letadle (zda jej i pilotoval, se mi dohledat nepodařilo). Zemřel v roce 1958, ve svých třiasedmdesáti letech.

Na známce je zobrazen Rapid, slavný letoun bratří Čiháků, jehož konstrukce potvrzuje, že první piloti byli skutečnými odvážlivci, když své životy svěřili tak křehkému stroji. Možná proto se pro tyto pionýry hodí více označení vzduchoplavci, romanticky souznějící s těmi dávnými dobami zápasů o ovládnutí vzduchu a nebe.



Pražské metro - nebo podzemní tramvaj?

Pražské metro už dneska bereme jako naprostou samozřejmost, ale pamětníci vědí, že tomu tak nebylo vždycky. Plány na vybudování městské podzemní dráhy po vzoru té londýnské z roku 1863 jsou u nás staré už více než sto let - v té době už v Rakousko-Uhersku fungovalo metro v Budapešti (1896), šlo o první podzemní dráhu v kontinentální Evropě. V Praze však snaha o svedení osobní dopravy do podzemních tunelů dlouho nenalézala pochopení, a to ani po vzniku Republiky československé, s nímž si mnozí spojovali naděje na modernizaci i v tomto směru. Až těsně před druhou světovou válkou byla zahájena výstavba jedné z tras, v roce 1941 však byla přerušena. Po válce pak země neměla na tak velký projekt dost sil a prostředků, a tak až inspirace sovětským vzorem (moskevské metro bylo jako velký stavitelský úspěch zobrazeno i na tamních poštovních známkách) vedla v šedesátých letech ke konkrétním krokům na jeho vybudování v Praze. Šlo o úspěšný projekt, o jehož užitečnosti se denně přesvědčuje více než jeden a půl milionu cestujících; na objemu přepravy pražskou městskou hromadnou dopravou se nyní podílí bezmála z poloviny.

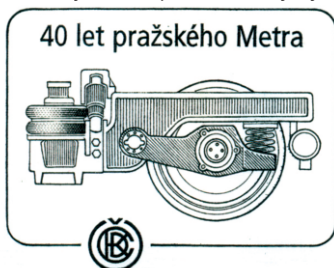
Otázky kolem rozproštění sítě budoucího metra v Praze i kolem volby technologií se staly v polovině šedesátých let vděčným tématem diskuzí obyvatel, čemuž se nemůžeme divit, vždyť to bylo v době politického tání, kdy komunistický režim směřoval k Pražskému jaru a veřejnost se osmělovala zaujímat i jiná, než oficiální stanoviska. Z té doby si můžeme pamatovat, že prvním záměrem bylo do podzemí svést tramvajovou dopravu, což by bylo stavebně i finančně

mostatného metra, odděleného od tramvajové dopravy. I tato varianta však umožňovala volit mezi dvěma technologiemi – lehčími a modernějšími vozy vyráběnými v tuzemsku, a těžšími a technologicky už zastaralými vozy sovětskými. V roce 1971 normalizační vedení státu zvolilo sovětské, což mimo jiné vedlo k nutnosti vyztuzit Nuselský most. I to jistě přispělo ke zpoždění při výstavbě, takže namísto plánovaného roku 1970 byla první trasa pražského metra otevřena až v roce 1974. Po ní následovaly další a síť se rozrůstá dodnes.

Původní sovětské vozy postupně nahradily nové, v současnosti od firmy Siemens, vyráběné v Praze na Zličíně. Do budoucna se uvažuje i o dalších výrobcích, konkrétně o firmě Škoda Transportation, která rekonstruovala původní sovětské soupravy.

Dávné pokusy se zavedením tuzemských vozů v šedesátých letech minulého století nám připomíná už jen dokumentace prototypu R1; oba vyrobené kusy byly zničeny při nehodě v kačerovském depu, kterou do dnes někteří odborníci považují za zinscenovanou. Nyní se tedy „erjednička“ dostala i na poštovní známku, jako příklad umu českých techniků, kterým však doba neumožnila uvést svůj záměr do praxe.

S každou ze známek vychází obálka dne vydání a ke každé bylo připraveno i příležitostné razítko. FB



jednodušší a levnější řešení. V tomto duchu byla v roce 1966 zahájena výstavba, která však zanedlouho byla politickým rozhodnutím změněna na systém sa-