

Na kolejích a na vodě - podruhé

Název emise: Historické dopravní prostředky (VII)

Den vydání: 17. února 2016

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

Hodnota:

27 Kč – č. 876 (ČP) - **vlak** (Slovenská strela)

Výtvarný návrh: Petr Ptáček

27 Kč – č. 877 (ČP) - **parník** (Vyšehrad)

Výtvarný návrh: Pavel Sivko

Rozměr známkového obrazu: 40 x 23 mm

Tisk: Poštovní tiskárna cenin, Praha

Druh tisku: plnobarevný OF

Tisková forma: 4x 50 (v PA vždy obě hodnoty v šachovnicovém uspořádání)

Papír: ofsetový

Náklad: 500 tis. sérií

FDC: OTp; obě v barvě černohnědé; **Tisk:** PTC Praha

Rytec obou FDC: Jaroslav Tvrdoň

Náklad FDC: 3.500 sérií

Známky krásné, výtvarné zpracování zdařilé, tisk dokonalý, námět bohužel nyní jen málo oblíbený (což nám už poněkoliště slabým umístěním signalizuje například každoroční anketa O nejkrásnější známku), nominál smrtící. To je v mých očích stručná charakteristika nové části „dopravní“ emise. Na té jsou – nyní už posedmé (z toho podruhé v kombinaci kolejevoda) – postupně představovány historické technické prostředky dopravy čtyř druhů: silniční, vodní, vzdušné a kolejové.

Poslední jmenovanou nyní zastupuje **Slovenská strela**, motorový vlak postavený v polovině 30. let minulého století a ve své době údajně nejrychlejší na světě (podle valašského vydání deníku.cz – neověřoval jsem). Ve skutečnosti se jmenoval M.290.0 a Slovenská strela byl název spoje Praha-Brno-Bratislava, pro který byl používán. Aerodynamický tvar a nápadná červená barva musely být v dobách začarovaných parních lokomotiv zjevním. Však také Československé státní dráhy Emdvěstědevadesátka hrdě vyobrazily na propagačním letáku s uvedením délky



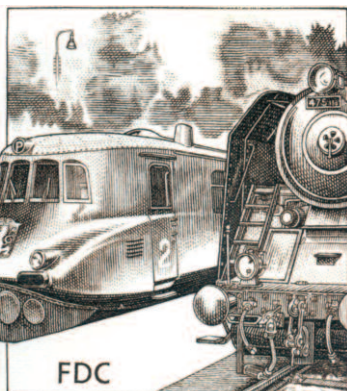
jízdy: Z Bratislavy do Prahy za pouhé 4 hodiny a padesát jedna minut! (což bylo o hodinu a něco méně, než s parní lokomotivou; pro úplnost, dnes cesta nejrychlejším vlakovým spojem trvá bez dvou minut čtyři hodiny).

Výtvarná podoba letáku připomíná obdobné letecké, které známe z oboru aerofilatelie. Inu, třicátá léta byla na celém světě dobou okouzlení moderní technikou, za jejímiž úspěchy mnohdy stáli mladí selfademani. Nejinak tomu bylo i nás, a tak je škoda, že emise nebyla využita k připomenutí jednoho z nich, technika, vynálezce, podnikatele a vsetínského starosty Josefa Sousedíka. Právě on totiž stál za vývojem trakčního pohonu vyobrazeného rychlovlaku, díky němuž dosahoval tak ohromujícího výkonu. Místo nudně a vlastně mechanicky zopakovaného vyobrazení motorového vozu na kresbě výzdobě FDC mohl tu být zobrazen „valašský Edison“, ve své době jako novátor srovnávaný s Tomášem Baťou (ten na známce vyjde 16. 3.). Předlohou mohla být třeba dobová fotografie, na níž je před „svým“ vlakem zachycen.



Autor půlsta patentů a více než stovky originálních řešení, především z oblasti elektrických strojů a pohonů, využívaných v mnoha státech světa, byl jaksi samozřejmě vlastencem a za německé okupace odbojářem - zahynul při potyčce s gestapem 15. prosince 1944, tři dny před svými padesátými narozeninami.

Časopis 21. století jej zařadil mezi šestici našich nejvýznamnějších vědců a vynálezců, spolu s přírodovědcem Purkyně, genetikem Mendelem, chirurgem Burianem, a chemikem Heyrovským a Wichterlem. Čtyři už na poštovní známce vyšli, snad se dostane i na zbývající dva. Pokud jde o Sousedíka, nemuselo by to trvat dlouho a mohlo by k tomu dojít i ve stejné emisi – mezi množstvím jeho patentů



a technických řešení patří i ty na elektrické kormidlo vlečných motorových lodí Tábor a Blaník, hybridní elektromobil a letadlo s kolovým startem...



zdejšímu Technickému muzeu Tatra.

Druhá známka šachovnicově pojatého vydání je věnována lodi, od roku 2013 už počtvrté. Tentokrát jde o **kolesový parník Vyšehrad**, jedno ze dvou velkých plavidel tohoto typu, které jsou dosud v provozu. Bezmála osmdesátiletou loď můžete vidět na vltavské hladině v Praze, kde slouží hlavně turistům a pro podnikové akce, několikrát ročně vyráží i do Mělníka a na Slapy.

V roce 1938, kdy byla spuštěna na vodu, sloužila běžné linkové dopravě, čemuž odpovídala i kapacita – bezmála 900 cestujících! Dnes je už dávno přestavěna na převážně restaurační využití a pojme jich tak zhruba třetinu. Jedna z posledních připomínek slavných dob vltavské osobní lodní dopravy za osm desítek let vícekrát změnila název: V roce 1938 byla na vodu spuštěna jako *Antonín Švehla* (politik a předseda Republikánské strany zemědělského a malorolnického lidu, jeden z „mužů 28. října“, přední osobnost domácího odboje za Velké války, spoluzakladatel čs. státu a Republiky československé, později třikrát stál v čele její vlády), po čtyřech letech byla za protektorátu přejmenována na neutrální *Karlstein* (v německé podobě), po osvobození v roce 1948 optimisticky (a současně v duchu Benešova protiažraního postoje) na *T. G. Masaryk*, počátkem 50. let na *Děvín* a o 40 let později na *Vyšehrad*. Jeden parník a kolik symbolů doby se vystřídalo v nápisech na jeho bocích! Všechny můžeme doložit filatelisticky, první z nich sice jen pamětním razítkem (navíc zřejmě jen připraveným a do provozu nevedeným), další známkami, některé i vícekrát.

Dnes je už třetím rokem kulturní památkou České republiky, což mu snad zajistí, že se při vlídném zacházení - na dohled od tisíc let staršího stejnojmenného hradiště - dočká stovky (v roce 2038 – to by byla ta pravá příležitost k vydání známky!).



něm logicky vepsáno Praha.

Kresebná výzdoba obálky dne vydání představuje pohled z horní paluby na lodní komín, zdařilé razítko má tvar záchranného kruhu se stočeným lanem (to se obvykle nezobrazuje – a přitom jde o důležitou součást této pomůcky) a je v

FB

