

Sešitek se samolepicími známkami věnovanými lokomotivám

Název emise: **Svět na kolejích II**

Den vydání: 5. 9. 2018

Hodnota: 152 Kč (známkový sešitek 4x 2 ks samolepicích písmenových známek „A“ = 19 Kč)

„A“ - **parní lokomotiva „třítapětašedesátka“**; kat. č. 995

„A“ - **motorový vůz „Stříbrný šíp“**; kat. č. 996

Rozměr známkového obrazu: 50 x 29 mm

Rozměry sešitku: 122 x 79 mm

Výtvarný návrh: Petr Ptáček

Druh tisku: plnobarevný OF; Tisk: PTC Praha

Tisková forma: 4x (4x 2 známky)

Náklad: 150.000 sešitků (prvotní náklad)

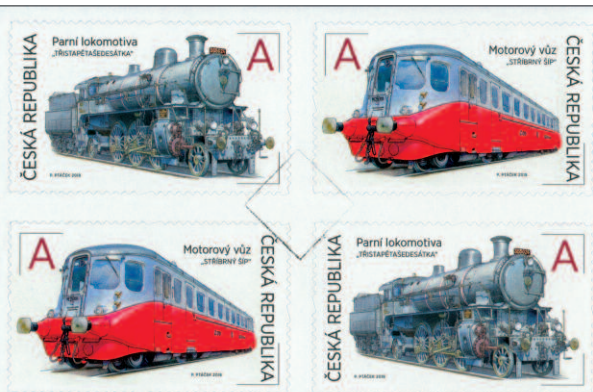
FDC: digitální tisk; PTC Praha; Náklad: 3 500 sérií

Přeprava cestujících na kolejích před časem jakoby pozvolna mizela v historii. Rozvoj silniční dopravy a dramaticky snížené ceny letenek odsouvaly vlaky v očích veřejnosti do pozadí, s lokomotivou se tak mnozí mladší lidé a děti setkali nanejvýš ve filmu, a to ještě pokud děj probíhal na přelomu 19. a 20. století. Žádné stromy však nerostou do nebe, a tak upchané dálnice a stávající letecký personál přetrhaly s nás na zem, přesnější na tu, po níž vedou železniční koleje. Aby se nám tam líbilo, snaží se České dráhy modernizovat své vlakové soupravy - a samozřejmě, jezdit s nimi pokud možno včas (což se ne vždy daří, ale snahu je bezpochyby vidět).

My se však dnes nezabýváme současností železniční dopravy a snahami o její zlepšení. Náš zájem patří spíše její historii, kterou nám na dvou ukázkách přibližují známky nové emise.

Parní lokomotiva s označením 365.024, stručně předzvívaná „pětašedesátka“, je k vidění v muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka. Vyráběna byla počátkem dvacátých let v První českomoravské továrně na stroje v Praze, kde světo světa spatřily čtyři desítky těchto výkonných strojů. Vážily bezmála 66 tun a dokázaly vyvinout rychlost až 90 km za hodinu.

ČSD se o tyto své parní lokomotivy dobře starala, takže některé v provozu vydržely půl století (jezdily v letech 1921 až 1972). V průběhu té dlouhé doby byla řada z nich upravena, vylepšena či dokonce rekonstruována, i proto, že v počátcích nenaplnily původní očekávání, že by mohly tahat těžké rychlíky. Zařazovány byly především do těžkých osobních dálkových vlaků na tratích z Prahy do Brna a Bratislavy, Přerova, Českých Budějovic apod. Všechny 40 vyrobených kusů tohoto modelu sloužilo po celou první republiku, přecházely pro teoretik a rušeny začaly být až počátkem padesátých let. Od konce let šedesátých pak byly postupně z provozu vyřazovány a většinou skončily v Kovošrotu. Zachránit se podařilo jen několik málo kusů, z nichž byly složeny exempláře pro muzejní účely. Železniční nadšenci z řad filatelistů by nám o nich jistě dovedli říci více.



Sešitek obsahuje 8 písmenových známek se symbolem „A“ – odpovídá ceně za vnitrostátní obyčejné psaní – standard do 50 g.
The booklet contains 8 postage stamps identified with the letter „A“ – corresponding to the price of Ordinary Letter – Standard up to 50 g in domestic service.

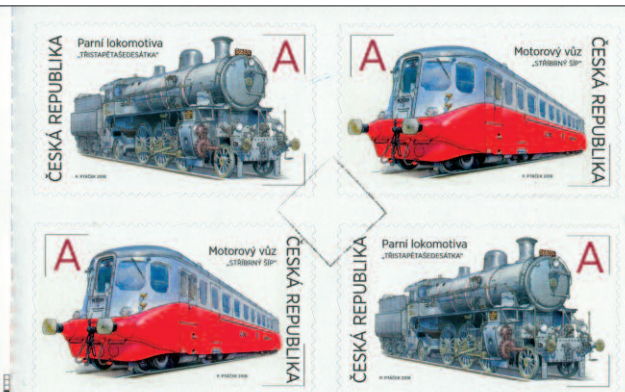
Adresa pro objednávku/Address for orders:
Česká pošta, s.p.,
Služby filatelistům, Nákladní 29,
CZ-162 07 Depo Karlovy Vary 170,
e-mail: filatelie.lkv@cpo.cz,
www.ceskaposta.cz

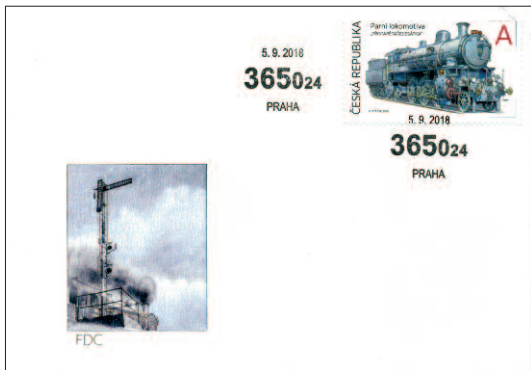
© Petr Ptáček, 2018
© Česká pošta, s.p., 2018



TŘÍSTAPĚTAŠEDESÁTKA
Po vzniku Československé republiky musely Československé státní dráhy řešit špatný stav parku parních lokomotiv. Proto Ministerstvo železnic zadalo soutěž o jednotnou konstrukci nových lokomotiv. Z té vznikla objednávka první samostatné československé konstrukce rychlikové lokomotivy řady 365.0. Ve třech sériích o celkové počtu 40 kusů lokomotivy postavila První českomoravská továrna na stroje v Praze v letech 1921 až 1923. Lokomotiva 365.024 je na známce zobrazena ve světlem nátěru dle tovarní fotografie z roku 1923. Po natolení byla lokomotiva opatřena černým lakováním a předána ČSD, u kterých jezdila do konce 60. let 20. století. Dnes je součástí sbírky Železničního muzea Českých drah, a.s. v Lužné u Rakovníka, kde plánují její opravu do provozuschopného stavu.

STŘÍBRNÝ ŠÍP
V motorizaci osobní železniční dopravy byly ČSD ve 30. letech na evropské špičce. V rámci rychlikového propojení měly zadat ČSD ve druhé polovině 30. let soutěž na nový motorový vůz. Ten měl být úsporný, rychlý a pohodlný, aby mohl konkurovat vzrůstající silniční dopravě. Do plánu však zasáhly události konce 30. let a vypuknutí II. světové války. Realizovala se tak pouze stavba prototypového vozu M 260.001, který CKD dokončilo v březnu 1939. Pro svůj vzhled dostal přezdívku „stříbrný šíp“. Po krátkém zkušebním provozu byl odstaven a po válce toho již moc nenajezdil. Nakonec skončil bez motorů a interieru jako sklád. V 70. letech byl zachráněn pro podnikovou sbírku ČSD. Jeho opravy se nakonec zhostil Výzkumný ústav železniční, a.s., který zajistil kompletní renovaci vozu do podoby z roku 1939. Od roku 2016 tak můžeme legendární „stříbrný šíp“ opět vidět v plné síle na kolejích.





Razítka na obou obálkách dne vydání vytvářejí zvláštní efekt - na smyté známce z nich zůstává jen datum, které svou podobou a provedením vypadá spíše jako jakýsi přetisk.

Na druhé známce emise vidíme skutečný *unikát*. Toto slovo je přitom často nesprávně používáno ve smyslu „vzácnost“, i když ve skutečnosti znamená „jedinečnost“, tedy má označovat to, co existuje jen jako jediný kus. A to je přesně případ motorového vozu M 260.001 z roku 1939, přezdívaného „Stříbrný šíp“. Měl být konkurentem Slovenským strelám, a tedy odpovědí továrny Českomoravská-Kolben-Daněk jejich výrobci Tatře Kopřivnice. Strely byly vyrobeny dvě (jediná dochovaná vyšla nedávno na známce a bude zanedlouho rekonstruována - bez zajímavosti není, že garantem rekonstrukce je Jiří Střecha, ředitel Poštovního muzea a zálibou železniční nadšenec), zatímco Šíp vznikl jen jediný. V plánu jich přitom bylo samozřejmě více, němečtí okupanti však měli jiné priority. Přes slibné výsledky zkoušek (rychlost až 130 km/h) si prototyp moc nezajezdil. Za protektorátu chyběla nafta, po válce ČSD požívaly jiné modely. Vůz byl rozebrán a některé jeho součásti byly nenávratně ztraceny. Až v sedmdesátých letech si na něj vzpomněli nadšenci ze Svazarmu, kteří jej začali pomalu rekonstruovat. Tyto práce však byly později znehodnoceny vandaly, takže se zdálo, že se nad vlakem zavřela voda. Situace se zlepšila s novým tisíciletím, kdy byl Šíp převezen do železničního muzea v Lužné u Rakovníka, kde začala další rekonstrukce. Ta je nyní dokončována v Nymburce.