

Historické dopravní prostředky (I.)

Název emise: Historické dopravní prostředky (jako emise; u každé známky pak vydavatel uvádí její samostatný název)

Den vydání: 6. 3. 2013

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

Výtvarný návrh: Pavel Sivko

Nominální hodnota:

Vlečný remorkér - parník „Pěčko“

25 Kč - Katalogové číslo: 756 (ČP)

Vrtulník Aero HC2 - Helí Baby

25 Kč - Katalogové číslo: 757 (ČP)

Rozměr známek, obrazu: 40 x 23 mm

Druh tisku: OF; tisk PTC Praha

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

FDC (2): OTp v barvě tmavě modré; tisk PTC

Rytec FDC: Jaroslav Tvrdoň



Na šest let je rozvržena nová emise Historické dopravní prostředky, jejíž první dvě známky si dnes představujeme. Na rozdíl od leckdy romantizujících a umělecky stylizujících zobrazení obdobných vydání v minulosti tato se má držet realistického vyobrazení předloh. Autorem úvodní dvojice známek je dlouholetý tvůrce našich poštovních cenin Pavel Sivko (jeho tatínek Václav se jako autor rovněž zapsal do naší známkové tvorby), který jimi současně vytyčil podobu budoucí emise a její typografickou úpravu. Na dalších hodnotách se pak mají podílet i jiní výtvarníci, druhou dvojici, která vyjde 23. června, navrhl Václav Zapadlík, známky mají mít nominální hodnotu pro nejnižší vnitrostátní poštovné a bude na nich zobrazen nejdelší motocykl světa – Čechie-Böhmerland a železniční autodrezína Tatra z filmu Ostrře sledované vlaky. V dalších letech má dojít na další prostředky ze silniční, železniční, vodní, vzdušné a možná i jiné dopravy. Známky budou tištěny vícebarevným ofsetem se zakomponovanou pérovou kresbou, v listech o 50 kusech, vždy dvě společně, v šachovnicovém uspořádání.



Vlečný remorkér - parník „Pěčko“

Burlaci na Volze, slavný Repinův obraz, jehož předlohu v jiných kulisách mohli po staletí vídat předkové i na našich řekách. Lodní doprava, ať na vorech, vratkých bárkách či bytelných dopravních lodích, šla

vždy snadno po proudu a ztěžka proti němu. Nohy lidí i zvířat zapřažených do lan a táhnoucích plavidlo při tom vyšlapaly na říčních březích stezky, z nichž mnohé se dochovaly dodnes – a některé našly nové využití jako turistické a cyklistické cesty.

Staleté údobí téhle dřiny – a současně živobytí pro mnohé vesničany, žijící podél řek – ukončilo zavedení motorových vlečných členů - remorkérů, využívajících k pohonu zpočátku parní stroj a později naftové agregáty. Ty se na našich řekách a jezerech plavily více než sto let. Ve druhé polovině minulého století však vlečnou plavbu zpočátku doplňovala a později nahrazovala plavba tlačná. Ta je bezpečnější a výhodnější, protože vlečená plavidla musela překonávat vlnu tvořenou remorkérem, což kladlo vyšší nároky na jeho výkonnost, a navíc se vlečená souprava hůře ovládala. V současnosti se vlečení pro větší plavidla používá už jen výjimečně.

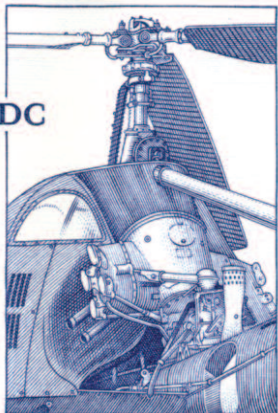
U nás byly v historii vlečné plavby, zejména na Vltavě a Labi, velmi rozšířeny parníky typu „P“, zvané „Pěčka“. Byly to vrtulové lodě původně určené pro službu v hamburském přístavu. Oproti tradičním říčním vlečným parníkům byly kratší, širší a s větším ponorem. Lodní vrtule u největších modelů dosahovaly průměru až dva metry. Lodě měly krátká kormidla, která nepřesahovala obrys záďe. K vlečení sloužil masivní odpružený vlečný hák. Přestože patřily k velmi rozšířeným, nemohly konkurovat remorkérům s naftovými motory, které dosahovaly vyšších výkonů, a tak z našich řek postupně zmizely.

Se známkou vychází obálka prvního dne s otiskem příležitostného poštovního razítka. V obrazové části obálky je vyobrazena přední část parníku, na razítku je záchranný kruh a text Praha, 6. 3. 2013.



Vrtulník Aero HC2 - Heli Baby

FDC



Vznést se do vzduchu pomocí vodorovně rotující vrtule, o tom uvažovali snílci i vynálezci snad víc než dva tisíce let. Slavný je náčrt helikoptéry Leonarda da Vinci z přelomu 15. a 16. století, čínská hračka na podobném principu je prý ještě o tisíc let starší! První skutečně funkční vrtulník však vznikl až na konci třicátých let minulého století a od té doby se tento dopravní prostředek neustále rozvíjí a zlepšuje. U nás se o jeho konstrukci snažila řada techniků, prameny uvádějí, že dokonce už koncem 19. století (www.vrtulnik.cz). Zůstalo však jen u plánů (a patentů), nanejvýš u nepříliš funkčních prototypů.

Situace se změnila až po druhé světové válce, kdy v továrně Aero zahájili koncem 40. let vývoj skutečného vrtulníku. Veřejnost ho poprvé mohla vidět v roce 1955 na brněnském veletrhu. Ve druhé polovině padesátých let byla zahájena sériová výroba modelu HC2, zejména pro vojenské účely, který byl později vylepšen na model HC102 se silnějším motorem. Na ten byly postupně přestavěny i dřívější vrtulníky HC2. K zavedení plánovaného modelu HC202 s ještě silnějším motorem už nedošlo, protože naše armáda začala používat vrtulníky sovětské. Zbylé vrtulníky HC2 a HC102 převzal Svazarm a několik jich bylo použito i při tvorbě filmů. Vrtulník vyobrazený na známce je vystaven v Národním technickém muzeu a mohli jsme ho vidět například v dětském filmu O letadélku káněti.

Se známkou vychází obálka prvního dne s otiskem příležitostného poštovního razítka. V obrazové části obálky je vyobrazen detail vrtulníku, na razítku je spirála symbolizující točící se vrtuli a text Praha, 6. 3. 2013.



-k