

# Historické dopravní prostředky – auto a parník

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

**Den vydání:** 11. 6. 2014

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

**Nominální hodnota:**

**Automobil Z4**

25 Kč - Katalogové číslo: 810 (ČP)

**Výtvarný návrh:** Václav Zapadlák

**Parník FJ I**

25 Kč - Katalogové číslo: 811 (ČP)

**Výtvarný návrh:** Pavel Sivko

**Rozměr známky, obrazu:** 40 x 23 mm

**Druh tisku:** OF; tisk PTC Praha

**Tisková forma:** 4x 50 (PA 25 + 25 známek v šachovnicovém uspořádání)

**FDC (2):** obě OTp v barvě černé; tisk PTC Praha

**Rytec FDC:** Jaroslav Tvrdoň



Emise **Historické dopravní prostředky** pokračuje další dvojicí známek, opět šachovnicově uspořádaných v přepážkovém listu.

## Automobil Z4

Na první je zobrazen obdivovaný a dodnes krásný kabriolet Z4, vyráběný ve Zbrojovce (odtud „Z“ v názvu) Brno. Jde o exemplář, kterým jezdil populární komik Vlasta Burian, rovněž již připomenutý v naší známkové tvorbě. Automobil pochází z poloviny 30. let minulého století a jeho čtyřválcový dvoutaktní motor s objemem bezmála litr a výkonem 25 koní byl schopen vyvinout rychlost až 100 kilometrů za hodinu (na tuto vzdálenost spotřeboval průměrně 8 litrů benzínu). S váhou 8 q patřil spíše mezi lehčí vozy, poháněná kola jsou vpředu, zařadit šlo tři rychlostní stupně. Jak bylo tehdy obvyklé, kostra karoserie je dřevěná (stejně jako podlaha) a oplechovaná. I když na známce je dvoumístné provedení, automobil mohl mít dvě řady sedadel a pojmut tedy čtyři pasažéry.

Výroba automobilů v brněnské Zbrojovce trvala pouhých 12 let a pro podnik byla vysloveně doplňkovou činností. O to obdivuhodnější je, že tu dokázali zkonstruovat a stavět tak krásné a úspěšné vozy. Začali s tím před rovnými devadesáti lety, v roce 1924, a vsadili přitom na dvouobdobé motory - jako první v Evropě.

Nešlo ale ještě o Zetku, vůz se jmenoval Disk a projevila se na něm nezkušenost firmy a jejich zaměstnanců v tomto oboru. Situaci zachránil mladý, teprve pětadvacetiletý inženýr František Makrle, který o rok později navrhl jinou koncepci lidového vozu, na jejímž základě byla vyráběna první Zetka, s označením Z18. Zbrojovka kladla velký důraz na spolehlivost svého výrobku, a tak prototyp podrobila důkladným zkouškám - bez větší poruchy ujel bezmála dvacet tisíc kilometrů po Evropě, vypravil se daleko na sever, až za Polární kruh, zvítězil v mezinárodní soutěži v Alpách.

Neobvyklé je, že výrobce své nové modely zpočátku čísloval sestupně, po úspěšné Z18 byla vyvinuta málo úspěšná Z9 a po ní velmi úspěšná Z4, toto označení nese i auto na nové známce. Opět šlo o významnou novinku, pohon předních kol měla čtyřka jako první u nás. Neuvěřitelná je rychlost, s níž byl tento model navržen, zkonstruován a vyroben - šlo o pouhých sedm měsíců! V roce 1934 Z4 zvítězila v závodech Tisíc mil československých. Nešlo už ale o lidové auto, jeho cena s různými vylepšeními rostla, a tak se výrobce rozhodl rozšířit nabídku o další modely, na jedné straně pro solventnější zájemce silnější Z5, na straně druhé naopak levnější Z6, zvaný Hurvínek. Se všemi se na srazech veteránů můžeme setkat dodnes.

Úspěch brněnské továrny vynikne, když uvedeme, že za dobu své automobilové produkce - tedy za necelých dvanáct let - postavila osm tisíc vozů, v šesti základních modelech. Samozřejmě, byla jiná doba, ale přesto náklady na vývoj každého se rozpočítávaly na relativně malý počet vyrobených exemplářů. O to víc musíme obdivovat zdatnost



**11.6.2014**

tehdejších konstruktérů, techniků a dělníků. Výroba automobilů v Brně nikdy nepřesáhla objem desetiiny obratu celé Zbrojovky. Když pak na podzim roku 1936 vyvstaly naléhavější úkoly související s přípravou na obranu republiky, byla zastavena – a už se nikdy neobnovila. Technické zkušenosti však nepřišly nazmar, po válce byly využívány při konstrukci a výrobě traktorů Zetor.

Se známkou vychází obálka dne vydání, s kresbou automobilu Z4 a administrativní budovou Zbrojovky Brno v pozadí, a příležitostné razítko se znakem továrny.

### Parník FJ I

Na druhé známce série je zobrazena loď, kterou v Čechách ve své době znal snad každý. Jde o velký kolesový parník František Josef I., který si koncem 80. let 19. století nechala postavit Česká akciová společnost pro paroplavbu. U zrodu užitečné, populární a výnosné firmy stáli v roce 1864 dva známí pražští podnikatelé – František Dittrich (tehdy náměstek pražského primátora a byzdělý dokonce primátor) a Čeněk Rott. Dittrich byl původem vorar a obchodník s plaveným dřívím, takže měl k Vltavě blízko. Už o rok později plavební společnost provozovala přepravu mezi Prahou a Štěchovicemi, její první parník se jmenoval Praha – Prag (české znění názvu měl



namalováno na levé straně, německé na pravé) a přepravit mohl pokaždé až šest set osob! Uvádí se, že cesta do Štěchovic trvala tři hodiny, zpět to bylo po proudu o hodinu méně. Druhý parník, Vyšehrad, byl pořízen o rok později, následo-

valo několik menších plavidel, a pak v roce 1887 loď, kterou vidíme na známce, přes čtyřicet čtyři metrů dlouhý a pět metrů široký kolesový parník František Josef I. To už byl F. Dittrich dvanáct let mrtev, a nedožil se tak slavného spuštění na vodu, ale ani tragédie, která parník smutně proslavila. 19. května 1898 těsně před osmou hodinou ranní, před vyplutím, ještě v přístavišti, vybuchl jeho parní kotel a loď se potopila. Zahynuli přitom tři lidé – pokladník paroplavební společnosti Jan Horáček, zlatník Ignác Schreiber a jeho desetiletý syn. Většina ze tří desítek pasažérů byla v té době na přídí, což jim zachránilo život; i tak ale bylo několik zraněných. Velkým štěstím bylo, že na loď ten den nastoupilo tak málo pasažérů – její kapacita totiž činila 800 osob! O události se samozřejmě hodně psalo, a to nejen v dobovém tisku. Klukovskou vzpomínku na ni zanechal například spisovatel Adolf Branald.

Potopená loď byla po měsíci vyzdvížena a zrekonstruována, a o rok později už opět brázdila vltavské vody, dokonce pod stejným jménem; smutná událost její pověst příliš nepoškodila. V druhém roce Velké války se její majitelka přejmenovala na Pražskou paroplavební společnost, po vzniku ČSR byl parník přejmenován na Zbraslav – podle svého častého cíle, v roce 1929 dostal jméno Praha. Pod ním pak jezdil až do roku 1970, poté sloužil jako prodejna stavebnin, ale zanedlouho byl sešrotován.

Z krásně vyzdobených salonků, v nichž se plavily generace pražských výletníků, tak zbyly jen vzpomínky zachycené na zažloutlých fotografiích. Nyní tedy salonní parník FJ I v celé kráse vidíme na nové známce: Ta byla slavnostně pokřtěna den po vydání na palubě jiného parníku – Vyšehrad. Provozuje jej Pražská paroplavební společnost, nástupkyně dávných průkopníků vltavské osobní plavby.

Se známkou vychází obálka dne vydání, s kresbou detailu parníku, a příležitostné razítko se znakem Pražské paroplavební společnosti. FB

