

SILNICÍ • ŽELEZNICÍ
VZDUCHEM • VODOU
Poštovní dopravní prostředky



Výstava v Poštovním muzeu Praha

4. 11. 2020 - 28. 3. 2021

Pošta v českých zemích přirozeně využívala dopravní prostředky, ale nestalo se tak hned po jejím zřízení roku 1526. Zavádění koněspřežných vozů bylo spojeno především s povolením poštovní dopravy osob v rakouské monarchii koncem 16. století, která však byla až do roku 1750 zanedbatelná. Teprve tehdy začala poštovní správa pravidelně provozovat na hlavních tratích diligence, které představovaly skutečný počátek hromadné dopravy osob. Vyšší přepravní rychlosti bylo dosaženo od roku 1823 hipomobilními poštovními rychlíky, které ovšem již ve 40. letech 19. století postupně vytlačovala z dálkových spojů parní železnice. Páteří poštovní dopravy se za této situace staly vlakové pošty, zřizované od roku 1850, v nichž se zásilky třídily a zpracovávaly za jízdy, zatímco koněspřežné vozy obstarávaly pouze lokální přepravu. Přibližně ve stejné době se začaly zavádět různé typy malých silničních dopravních prostředků – trakaře, ruční vozíky a saně, a v posledním desetiletí téhož věku tricykly a jízdní kola. Během první dekády 20. století přibýly motocykly, motorové tříkolky a v omezené míře automobily, následované od roku 1908 autobusy pro přepravu osob i zásilek. Nástup spalovacího motoru se projevil též v letecké poštovní přepravě, která byla v habsburské monarchii zahájena až v průběhu první světové války. Samostatnou kapitolu představovala námořní poštovní doprava, na počátku 19. století zajišťovaná plachtěnými loděmi c. k. válečného námořnictva, kterou na přelomu 30. a 40. let začala přebírat Paroplavební společnost Rakouského Lloyd a do níž se později zapojila i další rejdářství.

Po vzniku Československa usilovala poštovní správa o doplnění a modernizaci vozového parku, na jehož stavu se negativně projevilo válečné dění. Rovněž bylo nutné vytvořit dopravní spojení se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí. Již brzy se začala zdárně formovat letecká přeprava zásilek na vnitrostátních i mezinárodních linkách. Páteř poštovní dopravy ovšem nadále tvořily vlakové pošty, propojené silničními kursy s poštovními služebnami. Oproti předchozímu období byly ve větší míře nasazovány automobily, ale pouze v těch případech, kde se ukazovala ekonomická a provozní výhodnost. Ačkoliv počet automobilových linek postupně narůstal, stále převažovala koňská spřežení, a tak i ve 2. polovině 30. let tvořily automobilové kursy přibližně jednu třetinu silničních jízdních spojů. Poštovní autobusová doprava se slibně rozvíjela až do 1. ledna 1933, kdy byla ukončena a převedena pod ministerstvo železnic. Koncem 30. let byly zavedeny tzv. autopošty – pojízdné poštovní a telegrafní úřady. Motocykly a motorové tříkolky se více používaly až od 30. let, zatímco jízdní kola a trakaře včetně ručních saní stále usnadňovaly činnost především přespolečným listonošům.

Po únorovém převratu 1948 neunikla rozsáhlým změnám ani poštovní doprava. Znárodňování majetku podnikatelů poštovních jízd, kteří se již za Rakousko-Uherska podíleli na poštovní přepravě poskytováním vozů, záprže a zaměstnanců, vedlo k vytvoření tzv. radiálně uzlového systému, v němž byly poštovní služebny napojeny silničními kursy na nejbližší přepravní uzel. Vlivem toho byly rušeny vlakové pošty na vedlejších tratích, nicméně si uchovaly primát v dálkové přepravě. Zanikání jejich lokálních spojů pokračovalo i po roce 1958, odkdy je nahrazovaly flexibilnější automobilové pošty, v nichž se zásilky rovněž třídily a zpracovávaly za jízdy. Některé z nich byly kvůli docílení rychlejší přepravy napojeny na letadlové pošty, zřizované již od června 1956 na vybraných dálkových spojích. Také v nich se už během letu odehrávala manipulace se zásilkami. Následkem nerentability však byly 1. ledna 1982 zrušeny a až do roku 2010 provozovány pouze prosté letecké kursy. Kvůli neefektivnosti se na konci 90. let nevyhnuly zániku ani vlakové a automobilové pošty. Nového tisíciletí se tak dočkaly alespoň autoposhty. V současné době je poštovní doprava zajišťována téměř výhradně automobily. Po železnici jezdí poštovní vagony spřažené do zvláštních rychlíků jen na trati Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava. Z jednotopých vozidel jsou k doručování stále nasazována jízdní kola na rozdíl od malého počtu mopedů a skútrů.

Autoři scénáře

Martin Jahoda, Jan Kramář, Karolína Kalecká

Produkce a doprovodné akce

Denisa Sedláková

Výtvarně prostorové řešení

Markéta Jurečková

Grafické řešení výstavy a propagačních materiálů

Růžolící chrochtík, spol. s r. o., Bohumír Golda, Martin ChochoLATý, Jakub Nešvara

Realizace

VETAMBER s. r. o.

Jazykové korektury

Vladimír Halabrín, Tomáš Razím

Supervize

Jiří Střecha

Poštovní muzeum, Nové mlýny 1239/2, Praha 1

Tel.: +420 954 400 394, **e-mail:** postovni.muzeum@cpost.cz

Více o výstavě: www.postovnimuzeum.cz, www.facebook.com/Postovnimuzeum

