

Dalším letmým pohledem do světa výplatních otisků 4. republiky, která začala v únoru 1948 a skončila rozpadem Československa v roce 1992 je pohled na výplatní otisky jednoho z významných hospodářských subjektů v historii firem na našem území - národní podniku TATRA v Kopřivnici. Název TATRA se ve světě čs. a českých výplatních otisků vyskytuje i v jiných lokacích (Studénka, Praha). O těchto otiscích někdy přistě.

Všechny výplatní otisky z území Československa za skoro sto let, co existují, mají svůj silný příběh, silné příběhy mají i uživatelé výplatních strojů. V těchto notickách mi jde hlavně o historii výplatních otisků, nelze však nevzpomenout a na připomenout hlavní milníky v historii toho či kterého subjektu. TATRA mezi ně též patří.

Na počátku historie tohoto subjektu byl Ignáz Šustala (Ignaz Schustala - 1822 - 1891), který začal v Kopřivnici (Nesseldorf) s výrobou kočárů a bryček v roce 1850. V roce 1858 založil se svými společníky Adolfem Raškou a Karlem Moslerem firmu Schustala & Comp. Firma začala později - v roce 1882 vyrábět železniční vagóny zprvu nákladní, v roce 1886 i osobní. Rok 1891 přinesl založení Nessseldorfer-Wagonbau-Fabriks Gesellschaft. V ní se angažovaly další významné postavy - bankéři Bartl Guttmanové a Hugo Fischer von Röslerstamm. Jak to v životě bývá, a v tom ekonomickém tím více, nebylo vše jednoduché, více společníků, víc problémů. V letech 1885/1896 synové I. Šustaly z důvodů rozporů založili "trupodnik" ve Studénce (Vagónka Studénka). Kopřivnická firma však měla najetou dráhu a přinášela jednu inovaci za druhou: 1. automobil President (1897), 1. nákladní automobil (1898), 1. lokomotiva pro polní dráhy (1903), zážehový motor (1906), 1. omnibus (1907), 1. plnopohonný taharč (1908) a další progresivní vynálezy. . Ne nadarmo tato firma byla nejstarší automobilkou ve střední Evropě a 2. nejstarší na světě.

V roce 1918 vznikla kopřivnická vozovka A. S. a v roce se poprvé objevuje název TATRA (byly tak označeny nákladní vozy NW - TL 4). Výrobky byly doposud označovány jako NW od německého názvu, nyní začaly dostávat názvy TATRA. V roce 1926 byla firma začleněna do koncernu Ringhoffer a nastala smršť inovativních počínů - nákladní vozy, osobní vozy, vzniklo letecké oddělení TATRA, trolejbusy, Slovenská strela (rychlíkový železniční vůz, motorový vůz M 2900) a další. V roce 1936 vznikl subjekt Ringhoffer TATRA A. S. (Ringhoffer Werke AG).

Jak vznikla značka TATRA? Okolnosti jsou zahaleny tmou, nicméně něco je zřejmé. Dne 29. 3. 1919 se v Tatrách konaly náročné jízdní zkoušky vozů NW typu U, ve sněhových podmínkách. Byl u toho údajně i jezdec Josef Veřmiřovský, který zanechal své cenné svědectví. Na trase Štrba - Tatranská Lomnica jeden z přihlížejících horalů vykřikl památnou větu: "To je auto pro Tatry". V roce 1927 byl tento název registrován jako chráněná obchodní značka. Údajným autorem značky je Jan Novák, tehdejší vedoucí firemního automobilového oddělení.

Jak šla historie dál?

1946 TATRA národní podnik (znárodnění)

1947 Tatraplan T 600

1951 národní podnik se soustřeďuje jen na automobilovou výrobu

1956 T 603 a další výrobky

Svět výplatních otisků kopřivnických otisků Tatra.

PŘEDCHŮDCI

Za 1. a 2. republiky subjekt výplatní stroj nevlastnil.

Zabraná území (1938 - 1945)

Otisk zachycen 16. 3. 1944,

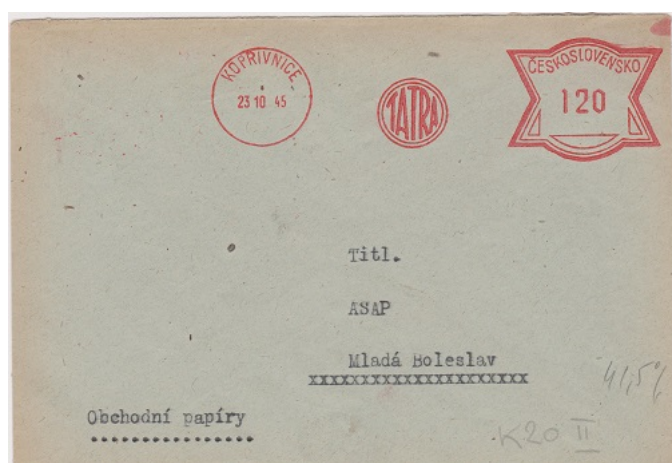
dohlédací pošta NESSELDORF (OSTSUDETENL), dvoukruhové denní razítko s můtsky - německý vzor, výplatní razítko německá ordlice s názvem Deutsche Reichspost, gotické výplatní číslice, bez pořadového čísla otisku, německý text označení, logo a výrazný název TATRA psacím písmem, stroj přímo dodán firmou Francotyp GmbH bez zástupce, sběratelsky podtyp FR 8 - 0 - 3m (g) - 2Km



3. republika (1945 - 1948)

otisk s datem 23. 10. 1946

výplatní stroj Německa připadl v rámci reparací obnovenému Československu, nyní otisk československého vzoru (jednokruhové denní razítko, výplatní razítko ve tvaru větrné růžice), německé označení odstraněno a zůstala jen ochranné logo TATRA, bez pořadového čísla otisku, zůstaly gotické číslice výplatní hodnoty, výplatní stroj Francotyp, sběratelský otisk FR 8 - 0 - 3m - 1K, dohlédací pošta KOPŘIVNICE



Období 4. republiky (1948 - 1992), otisky se zoubkovaným obdélníkem od roku 1946

logo přeneseno na místo označení uživatele

PRVNÍ OTISK

výplatní stroj Francotyp, otisk sběratelsky FR 8 - 0 - 3m (g)

zachycená hraniční data: - 31. 10. 1958 - 14. 5. 1965 -





DRUHÝ OTISK - příležitostný ke 120 letům existence závodu

Postalia

hraniční data: - 27. 6. 1969 - 10. 11. 1970 -

otisk používán již v roce 1969 (149 let) a dále v roce 1970 (rok výročí)

otisky s daty 27. 8. 1969 a 13. 8. 1970



TŘETÍ OTISK - příležitostný otisk k 75 letům výroby automobilů (1897 - 1972)

Postalia

otisk používán i několik let mimo výročí

zachycená hraniční data: - 17. 10. 1973 - 4. 2. 1975 -

otisk s daty: 25. 11. 1973 (desetinná tečka dole), 16. 12. 1974 (desetinná tečka nahoře), 4. 2. 1975 (bez desetinné tečky)

zajímavost: výplatní hodnota se v tomto období vyskytuje s desetinnou tečkou dole, nahoře anebo bez ní, (zatím jediný případ s tečkou nahoře - prostřední otisk na výplatní pásce)



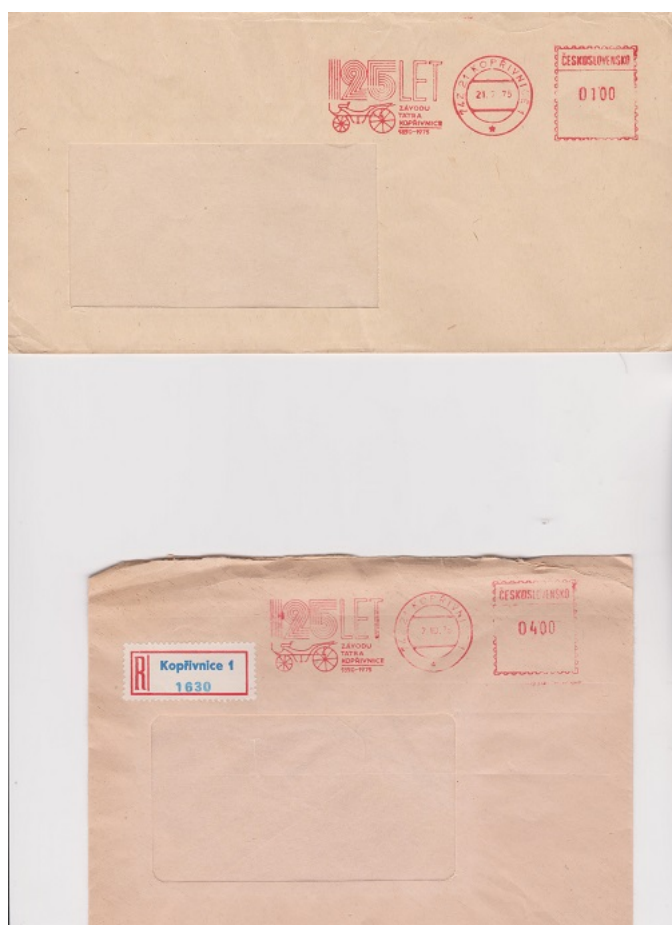
ČTVRTÝ OTISK - příležitostný otisk ke 125 letům existence závodu (1850 - 1975)

Postalia

hraniční data: - 21. 7. 1975 - 11. 11. 1975 -

Poznámka: desetinná tečka ve výplatní hodnotě nahoře, zaneseno PSČ do denního razítka - 742 21, změna dohlédací pošty: 742 24 KOPŘIVNICE 1, silné můstky, rozlišovací znaménko "hvězdička" v dolním mezikruží

zobrazené otisky s daty: 21. 1. 1975 a 7. 10. 1975, otisk používán jen v roce 1975, roce výročí, doplněno otiskem na obálce s černým nátiskem loga a názvy s adresou



PÁTÝ OTISK - kmenový (nepříležitostný)

Postalia

změna označení oprávněného uživatele

PSČ zaneseno i na místo uživatele, zajímavost: podnikové PSČ 742 21 je shodné s PSČ dohlédací pošty, desetinná tečka stále nahoře

hraniční data: - 19. 3. 1976 - 14. 5. 1979 -

reprodukované otisky s daty hraničními (19. 3. 1976 a 14. 5. 1979)



Nový výplatní stroj Postalia

ŠESTÝ OTISK - kmenový - **horní celistvost**

Postalia

odlišnosti oproti předchozímu otisku: nově ryté označení (poznatelně větší písmena slov) jinak

podobné jako v předcházejícím otisku , nové denní razítko: odlišné datumové číslice, odlišná písmena poštysilné můstky, výplatní razítkoodlehlé zoubkování, větší zoubky, desetinná tečka již dole, tři malé hvězdičky v dolním mezikružíOtisk s datem 19. 2. 1980

SEDMÝ OTISK - příležitostný otisk ke 130 letům existence závodu (1850 - 1980)

výměna označení uživatele provedena po 19. 2. 1980 a před 13. 6. 1980

hraniční data: 13. 6. 1980 - 4. 2. 1985 -

poznámka:několikrát došlo k výměně datumových číslic: - první výměna -19. 10. 1983-, druhá výměna -25. 1. 1985-, výplatní hodnota bez desetinné tečky, islné můstky,odhlý rámečk výplatního razítka



OSMÝ OTISK - změna označení, nyní příležitostný otisk k 90. výročí výroby automobilu - v elipse automobil + logo TATRA - otisk s datem 29. 8. 1988 (zachycený otisk též s datem 14. 5. 1987) - v roce výročí (1897 - 1987)



Osobní poznámka na závěr:

K tomuto subjektu, a nejen k jeho otiskům, mám velmi úzký a citový osobní vztah. Nechybělo málo a byl bych součástí n. p. Tatra Kopřivnice od roku 1970. Jako představitel studentského hnutí v letech 1966 - 1970 jsem byl označen za pravicového oportunistu. Z kádrových důvodů mi bylo soudruhy podpořenými sovětskými okupanty zakázáno ucházet se o práci v zahraničním obchodě, který jsem vystudoval, v Praze a okolí. Sháněl jsem práci mimo Prahu. Oslovil jsem i Tatra Kopřivnice s tím, že bych měl zájem pracovat v jejich exportním oddělení, které ve volnějších letech 1968/69 přešlo z centralizovaných pézetek na výrobní podniky. Kopřivničtí mi okamžitě mi odpověděli. Odpověď byla kladná. Mohu hned. Zaměstnání v Praze se mi v oboru nakonec podařilo sehnat díky osobnímu hrdinství těch, kteří nepodlehli začínající normalizaci a zůstali normálními lidmi, a já jsem s lítostí a velkým poděkováním nabídku kopřivnických odmítl.

Byl jsem s nimi později ve spojení a svou troškou do mlýna jsem se jako nadšený propagátor výplatních otisků snažil přispět k pestrosti výplatních otisků tohoto významného československého podniku s velkou tradicí. Jejich otisky výplatních strojů patří patří k těm nejhezčím a nejkvalitnějším tohoto období u nás. Šedost a nudnost u tohoto uživatele nenastala.

Dílo se podařilo. Tatra n.p. důstojně připomínala výročí své existence a výroby automobilů. Návrhy otisků a jejich označení zejména u příležitostných otisků byly estetické a působivé. Jistě přispěly k propagaci vynikajících výrobků tohoto závodu s dlouhou tradicí. A ještě něco: podnik Tatra se nebál připomenout rok 1850, začátek úspěšné činnosti zosobněné postavou Ignaze Schustala (česky Ignáce Šustala) a nepodlehli politické módě pojmenovávat závody a provozy po tehdy slavných politicích a dalších osobách poplatných tehdejšímu režimu. Značka TATRA vydržela celou dobu bez přívlastků a jmen "nových politických majitelů".

Příloha: video na adrese: https://www.youtube.com/watch?v=-nywP_RAEQo

Sub: Slovenská strela, ve videu vystupuje iniciátor renovace Jiří Střecha, současný ředitel Poštovního muzea v Praze