



David Kopřiva se svým novým filatelistickým úlovkem.

Zkázu vzducholoď zachytily desítky fotografií.

MAJITEL UNIKÁTU

DAVID KOPŘIVA VYPRÁVÍ PŘÍBĚH:

POHLEDNICE Z HINDENBURGU

Na první pohled je to jen starý ohořelý pohled. „Jenže má hodnotu minimálně půl milionu korun. Byl totiž na palubě legendární vzducholoď LZ 129 Hindenburg, kterou při přistávacím manévru zachvátil a během desítek vteřin zcela zničil požár,“ říká majitel tohoto unikátu, filatelista David Kopřiva. Dlouho se ale z tohoto úlovku těšit nebude.

Text: Bohumil Křeček
Foto: Dana Kolářová

Byl to Titanic nebes. Největší, nejmodernější, nejlépe sledovaný. Ostatně, jedno z těchto nej strojů, který první zkušební let s cestujícími absolvoval 4. března 1936, zůstává: Největší.

Měřil na délku téměř čtvrt kilometru, přesně 245 metrů. Pro srovnání: Boeing 737-700, kterým tak často létáme na dovolenou k moři, měří přibliž-

ně 33,7 metru, dvoupatrový Airbus A380, schopný přepravit až 853 cestujících, má přes 72 metrů a kdysi největší nákladní letadlo světa Antonov An-225 Mrija jen 84 m. Prostě precí...

Jeden z mnoha

Když 3. května 1937 odstartoval Hindenburg z frankfurtského letiště, měl to být jen první z řady osmnácti plánovaných

transatlantických letů. Nebylo to ničím novým, protože v předchozím roce mj. absolvoval 17 zpátečních letů přes Atlantik, z toho deset do Spojených států a sedm do Brazílie.

K americkému letišti Lakehurst v New Jersey dorazil s půldenním zpožděním pozdě odpoledne 6. května. Důvodem byl protivítr nad oceánem a bouře nad New Jersey. V 19:00 byla zahájena přistávací operace. V 19:21 bylo na zem shozeno první přistávací lano a pozemní personál začal s upoutáváním vzducholoď. O čtyři minuty později, když byl Hindenburg ve výšce asi 60 metrů, vzplanul v zadní části požár a během 34 sekund

Pokračujte na straně 20

Na pohlednici je hned několik známek a razítek.



PROČ VZDUCHOLOĎ ZTROSKOTALA?

Příčina nehody nebyla nikdy definitivně stanovena, existuje několik hypotéz. Zprvu se hodně zvažovala sabotáž, protože vzducholoď také sloužila propagandě nacistického Německa – v roce 1936 se např. stala součástí ceremoniálu olympijských her v Mnichově. Zkoumala se i varianta, že při rychlém manévru před přistáním část duralové konstrukce praskla a protrhla minimálně jeden z vaků naplněných vodíkem a jiskra způsobila zkázu. Nejčastěji je

ale zmiňována varianta, že šlo o souhru několika faktorů: Unikající vodík, při průletu bouřkou získaná statická elektřina a špatná konstrukce uzemnění. Tuto teorii podle expertů podporuje fakt, že požár vypukl poté, co z lodi spuštěné kotvící lano zavádělo o ocelový stožár. Definitivně jednu z variant potvrdit by mohlo například podrobné prozkoumání konstrukce s využitím moderních přístrojů a znalostí, jenže po katastrofě byly pozůstatky tehdy nejslavnějšího dopravního prostředku dopraveny zpět do Německa a využitelné části zrecyklovány mj. při výrobě nacistických letadel.

Stačila půlminuta a bylo po všem...



16 BAVLNĚNÝCH VAKŮ A ČTYŘI MOTORY

Hindenburg, jehož stavba začala v březnu 1932, měl duralovou konstrukci, která po celé své délce zahrnovala 15 hlavních prstencových přepážek podobných ruskému kolu, mezi nimiž bylo umístě-

no 16 vaků z bavlny. Nejdříve se uvažovalo o jejich naplnění vodíkem, kvůli nehodám konkurenčních vzdušných plavidel ale konstruktéři zvolili helium. Jenže to bylo k máni jen v USA a nastic-

ké Německo k němu navzdory úsilí nezískalo přístup. A tak se stavitelé museli vrátit k mnohem nebezpečnějšímu vodíku. Vnitřní vybavení navrhl vyhlášený architekt a designér Fritz August Bre-

uhausa, který proslul především návrhy domů a jejich interiérů. O pohon vzdušného obra se staraly čtyři vznětové motory Daimler-Benz DB 602, každý o výkonu 890 kW.

ZA PŮL MILIONU

TITANIC V OBLACÍCH

Hindenburg byl nejen velký, tedy největší, ale pasážérům poskytoval velkolepý prostor na dvou palubách. Tí zde měli mj. 25 kabin s lůžky, jídlo se podávalo v restauraci (malby na jejich stěnách zobrazovaly cesty hraběte von Zeppelin do Jižní Ameriky), k dobré náladě nepřispíval jen alkohol, ale

i živá hudba, nechyběl tu ani klavír... Po celé délce obou palub se táhla dlouhá šikmá okna. Očekávalo se, že cestující budou trávit většinu času spíše ve společných prostorách než ve svých stísněných kajutách.

ZPRAVODAJSKÝ UNIKÁT

I když let největší vzducholoďi světa už nebyl absolutní novinkou, pořád to byla mimořádná událost, která budila obrovskou pozornost. Jakmile se LZ 129 Hindenburg ocitla nad hlavami obyva-

tel, ti s úžasem vycházeli ven a sledovali ji. A stejně zajímavé to bylo i pro média, takže přistání sledovaly desítky novinářů, reportérů, fotografů i kameramanů. Z katastrofy tak existuje množství obrazového záznamu (k vidění je

i na YouTube), stejně jako autentický popis rozhlasového reportéra. I jeho reportáž vstoupila do dějin, tak jako celá událost, která se stala prvním leteckým neštěstím s tak kvalitním mediálním pokrytím...

Poháněna byla čtyřmi motory.



celá vzducholod' shore-la. Z 36 cestujících jich zemřelo 13, z 61 členů posádky tragédii nepřežilo 22 lidí. I s jedním členem pozemního personálu tak bylo 36 obětí. Jednou z nich byl i mechanik Robert Moser.

Úřad

„Vzducholod' sloužila primárně k přepravě zámožných osob, jednosměrný lístek přes Atlantik stál 450 dolarů, což v dnešních cenách odpovídá zhruba 200 000 korunám. Přepravovala ale také zboží a poštu, přímo na palubě byl i poštovní úřad,“ popisuje filatelista David Kopřiva.

Ze 17 tisíc zásilek požár naprostou většinu zcela zničil. „Dochovalo se jich jen 370, to ale mluvíme i o naprostých torzech. Ve sběratelské kvalitě jich je kolem šedesáti a tento,“ bere David Kopřiva do ruky pohled uložený do ochranné fólie, „patří k pěti až deseti nejzachovalejším, nejhezčím a nejvzácnějším na světě.“

Základ jeho hodnoty tvoří fakt, že byl na palubě tragického letu a požár jej zcela nezničil. „Už tak vysokou vzácnost ale zvyšují poštovní razítka – jako jeden z mála byl orážen přímo na palubě tzv. Bordstempel. A jeho unikátnost zvyšuje i fakt, že jako jeden z pouhých osmi na celém světě má lodní razítko pro zpětné zaslání do Evropy,“ vysvětluje David Kopřiva.

Jak se ale mechanik letu Robert Moser stal adresátem pohledu s Bodamským jezerem, nad nímž pluje Hindenburg?

Příběh pohlednice

„Bylo docela časté, že členové posádky si do cílové destinace letu adresovali dopisy a pohledy. Byl to cenný suvenýr pro ně nebo známé, občas je o to i někdo poprosil, proto-

Na přední straně pohlednice je Bodamské jezero, nad nímž pluje vzducholod'.

Für die uns anläßlich des Heimganges unseres lieben Sohnes und Bruders
Robert Moser
Mitglied der Besatzung des L.Z. „Hindenburg“
erwiesene Teilnahme sagen wir herzlichsten Dank

Winzeln, den 25. Mai 1937

Takto rodina oznámila smrt milovaného syna. Familie Karl Moser

Robert Moser v interiéru Hindenburgu.

Jedna z mála fotografií R. Mosera.

že mít písemnost oraženou na poště na největší vzducholodi světa bylo samozřejmě sběratelsky naprosto exkluzivní. A tak si Robert Moser poslal pohlednici, kterou si pak chtěl v místě doručení, což bylo v tomto případě přímo letiště Lakehurst, vyzvednout a pak přivést zpět do Evropy,“ popisuje Kopřiva.

Osud tomu chtěl ale jinak. Když se v Americe zjistilo, jaký je osud adresáta této pohlednice, byla společně s dalšími částečně dochovanými zásilkami lodí přepravena zpět na starý kontinent a doručena Moserovým rodičům.

„Rodina ji zprvu uchovávala jako vzpomínku na zesnulého, po válce ji dala na filatelistický trh, kde o ni byl vždy velký zájem. O filatelii se zajímají miliony lidí na celém světě, a kdo by nechtěl mít v ruce přímého svědka katastrofy, která vstoupila do dějin a navždy ukončila éru velkých vzducholodí?“

Otázka Davida Kopřivy je jen řečnická. Chtěli by ji všichni, ne každý má ale štěstí být v pravý čas na pravém místě, kdy je k mání. A také na ni má peníze.

„Někdy člověk něco hodně zajímavého koupí za relativně málo peněz. Ale tohle ten případ nebyl. Pohlednice se před časem nabízela v přední evropské aukci a vidět ji tam mohly tisíce zájemců,“ říká Kopřiva. A tak vzácnost koupil.

Pravost

David Kopřiva již po desetiletí patří k předním českým expertům a sběratelům, působí jako soudní znalec. Jak si v tomto případě ověřoval pravost, aby neskočil na špek někomu, kdo si jen v dílně pohrál se starou pohlednicí a zapalovačem?

„Důkazů pravosti je v tomto případě opravdu mnoho. Cennost byla nabízena v proslulé aukci, kde by falzifikát neměl

šanci projít. Především je ale znám celý příběh tohoto psaní, opakovaně byl popsán, vyobrazen, takže do nejmenšího detailu padělat všechny jeho součásti – pohlednice, známky, razítka, dobový inkoust, otisky, ohoření atd. – by bylo extrémně náročné, jakákoliv odchylka by byla okamžitě rozpoznána,“ říká sběratel. A v tomto výjimečném případě i obchodník. Dlouho si totiž tuto vzácnost ve sbírce neponechá.

„Určitě by bylo pěkné ji vlastnit, i nadále se s ní chlubit, ale mám zálsk na něco jiného,“ pousměje se Kopřiva a vysvětluje: „Občas je potřeba i prodat, aby měl člověk peníze na jiné zajímavé nákupy.“

Vystaví ji

Ta otázka se přímo nabízí: Takže celý příběh zveřejňuje jen proto, aby dal vědět, co je k mání?

„To ani náhodou. Znáám spoustu sběratelů i investorů, v odbytu rozhodně není problém. Přišlo mi ale zajímavé dát vědět v mediálním prostoru, že se v českých rukou ocitlo něco tak extrémně zajímavého, co navíc budou moci všichni zájemci vidět na vlastní oči. Víím, že nejsem první Čech, který něco z Hindenburgu získal. Jsou tu ještě 3 exempláře, ale nikoli takto hezké, a hlavně nebyly nikdy prezentovány na veřejnosti, která tak neměla možnost seznámit se s tím ohromujícím kontextem. A proto – ať už pohled koupí kdokoliv, budu tak nějak přátelsky trvat na podmínce, aby ho umožnil prezentovat na výstavě. Tu Odborná společnost filatelistických studií, kterou jsem spoluzaložil a jíž jsem předsedou, pořádá na přelomu února a března příštího roku v rodném domě Franze Kafky na Starém Městě v Praze,“ dodává David Kopřiva.