

StiBus

MAGAZÍN

OBČASNÍK PLNÝ NOVINEK A PŘÍBĚHŮ ZE SKUPINY StiBus

2/2025 • www.stibus.cz

STIBUS SLAVÍ 15. NAROZENINY

*Historie trolejbusů
v rakouském
Gmündu*



Bezpečně na prázdniny

Zábavný Den se StiBusem



**VŮZ, KTERÝ ČEKÁ
JEN NA VÁS. ŘIDIČ, KTERÝ
ZNÁ VÁŠ STYL.**

**BUSINESS
VARIANTA**

Přeprava na vysoké úrovni

**COMFORT
VARIANTA**

Ideální řešení pro firmy

**BASIC
VARIANTA**

Pravidelná přeprava

**Individuální přeprava na míru pro jednotlivce či skupiny.
Služby s důrazem na bezpečnost, pohodlí a komfort.**



info@jclvip.cz
+420 730 518 055
www.jclvip.cz



StiBus

MAGAZÍN

- 6 Výročí 15 let StiBusu
- 8 Výročí 9 let a 15 čísel StiBus magazínu
- 10 Kronika
- 20 Minivany nově pod taktovkou
Michaely Stibor
- 22 StiBus ve čtyřech oblastech jižních Čech
- 24 Školní výlety 2025 - za zvířaty i za hranice
- 26 Léto plné táborů - děti jsme vozili
do České Kanady
- 28 Seznamovák JU & StiBus -
12 let na společné cestě
- 30 Flotila autobusů StiBus
- 32 Tachografy nové generace -
co přináší rok 2025
- 34 Zábavný Den se StiBusem
- 48 Toulava - srdce Čech
- 52 Česká Kanada - krajina pohody a příběhů
- 56 Historie trolejbusového provozu v Gmündu
- 64 Praga AN: z nákladáku stavíme autobus
- 66 Papírové vystřihovánky



Foto titulní strany: Aleš Rejnart

StiBus magazín – občasník
dopravní společnosti StiBus
s.r.o. | Číslo 2, ročník IV. |
Vyšlo v Trhových Svinech dne
8. 12. 2025 | Neprodejné |
Vydává: StiBus s.r.o., Školní
661, 374 01 Trhové Sviny |
IČ: 015 28 475 | MK ČR E
22625 | tel.: 734 856 553 |
e-mail: stibus@stibus.cz |
www.stibus.cz | Šéfredaktor:
Daniel Srb, tel.: 777 326 772,
e-mail: daniel@srb.cz |
Grafický design: Simona
Ehrenbergerová | Tisk
a distribuce: dhMedia, s.r.o.,
Praha 10 | Neoznačené texty
a fotografie jsou redakční.

Informace dle čl. 6 odst. 1 Nařízení
Evropského parlamentu a Rady (EU)
2024/1083 (Evropský akt o svobodě médií):
vlastník a skutečný majitel: Petr Stibor,
narozen 17. července 1990, Orlická 297,
Malá Strana, 375 01 Týn nad Vltavou
(zapsaný v evidenci skutečných majitelů
podle zákona č. 37/2021 Sb.).

Vážení čtenáři,

držíte v rukou druhé číslo obnoveného Stibus magazínu. Mám radost, že můžeme navázat na úspěšný návrat z letošního června: po několikaleté pauze jsme se vrátili v úplně nové podobě – graficky svěžejší, obsahově bohatší a tentokrát na plných 68 stranách. Naším cílem není jen informovat, ale sdílet s vámi příběhy, které tvoří každodenní život Stibusu.



Titulním tématem tohoto čísla je Den se Stibusem – akce, která 25. června zaplnila Safari Resort v Hluboké u Borovan více než čtyřmi stovkami dětí z jihočeských škol. Den plný dobrodružství, zvířat, autobusů a poznání přinesl spoustu úsměvů. Děti si vyzkoušely řízení autobusu, seznámily se s prací hasičů a policistů, otestovaly své znalosti s týmem BESIP a nakonec jsme společně vyhlásili vítěze výtvarné soutěže. Velký dík patří všem, s jejichž pomocí se podařilo akci uskutečnit.

Vezmeme vás také na cesty po krásách jižních Čech a otevřeme novou historickou rubriku, kde se vrátíme k příběhům trolejbusové trati Gmünd–České Velenice nebo k rodinnému pokladu – veteránu Praga AN z roku 1926, který připomíná začátky dopravní tradice naší firmy.

Věřím, že i tohle číslo vás vtáhne do dění kolem Stibusu, přiblíží vám lidi, kteří ho tvoří, a přinese trochu inspirace na cesty. Ať už ho čtete v autobuse, v kanceláři nebo doma v křesle – přeji vám příjemné čtení!

Daniel Srb
šéfredaktor Stibus magazínu

Trička Čepice Propisky
Reklamní Firemní dárky Tašky
Kšiltovky Mikiny **předměty**

Stěny Displeje
Prezentační
Stany **systemy** Rollupy

Oborové Periodické
Časopisy
Firemní

Polepy vozidel
Polepy
Instalace

PURE barvy
Tisky Eko tisk
Brožury Rostoucí papír
Kalendáře Letáky
Vizitky

Knihy
Oborové Dětské
Beletrie



dhmedia.cz

Kreativní **tisk**
pro **vaši** značku

15 let

17. září 2010 vyjel první autobus Stibusu na svůj první zájezd. Vozový park se od té doby rozrostl, autobusů už je více než 30 a v týmu pracuje bezmála padesát lidí.



StiBusu

Milí čtenáři,

StiBus slaví 15. narozeniny. Dalo by se říct, že jsme dospěli do věku, kdy bychom si mohli symbolicky dojít pro občanku.

Za těch patnáct let jsme ujeli několik milionů kilometrů a vybudovali pevné základy regionální dopravní firmy, která dává jistotu nejen našim zákazníkům, ale i našim zaměstnancům.

Rok 2025 bych bez váhání označil za pořádně turbulentní. Po pomalém jarním rozjezdu se spustila lavina školních výletů v tempu, jaké jsme dosud nezažili. Léto, které bývá obvykle klidnější, tentokrát místo zvolnění přineslo další zrychlení – a to díky velké zakázce, o které si povíme později. Celé prázdniny jsme tak jeli naplno a ve stejném rytmu pokračujeme i teď – ať už jde o doznívání zmíněné zakázky nebo o adaptační kurzy v nejrůznějších podobách. Přestože nám toto hektické období přineslo řadu zkoušek, zvládli jsme vše obsloužit. Tým se navíc ještě více semkl a zkoncentroval na další výzvy.

Byla to náročná sezóna, ale i tak se nám podařilo oživit dvě tradiční akce, které ke StiBusu neodmyslitelně patří. První byl Den se StiBusem – krásná akce s rekordní návštěvností. Druhou je náš magazín – tentokrát úpl-

ně v novém kabátě, s modernějším vzhledem a svěžím pohledem na život naší firmy.

StiBus je dnes zavedená značka. Ale doba zrychluje a my s ní musíme držet krok. Díky našemu skvělému týmu – řidičům, kolegyním v kanceláři i dílenským technikům – se nám to daří. Všem patří obrovské poděkování.

Jako majitel se snažím svým lidem poskytovat zázemí a stát při nich v situacích, které přináší každodenní život na silnicích. A když mi to čas dovolí, rád si sám sednu za volant. Je to pro mě ta nejlepší zpětná vazba – pomáhá mi naslouchat našim řidičům, pochopit, co na cestách řeší, a vidět věci v širších souvislostech.

Do dalšího roku přeji celé skupině StiBus řadu spokojených zákazníků. Zároveň tím znovu potvrzuji svůj závazek stát za svými zaměstnanci a vytvářet takové podmínky, aby mohli poskytovat služby v kvalitě, díky níž se k nám zákazníci budou rádi vracet.

Přeji vám, aby vás následující stránky našeho magazínu zaujaly, inspirovaly a zpříjemnily vám čas na cestách – přesně tak, jak to má být.

Petr Stibor
majitel firmy StiBus

15 ČÍSEL LET

StiBus magazín se čtenářům poprvé představil na podzim 2016 jako firemní dvoutměsíčník formátu A5 a během prvních tří ročníků přinášel aktuality ze StiBusu na několika stranách. Do poloviny roku 2018 vycházel pravidelně, poté následovala několikaletá přestávka ve vydávání až do roku 2025. V červnu 2025 se magazín vrátil v nové grafické i obsahové podobě, rozšířený na 52 stran formátu přibližně A4. Nově vychází jako občasník přibližně třikrát ročně.



1/2016



2/2016



1/2017



2/2017



3/2017



4/2017





StiBus půjčil autobus malým fotbalistům

Tým SKP České Budějovice uspěl na Třebíč Open. Na turnaj je vezl bývalý řidič StiBusu, který si znovu sedl za volant – z dobré vůle a s podporou firmy.

Když se řekne „podpora mládeže“, ve StiBusu to nejsou jen slova. Na 9. ročník největšího mládežnického mezinárodního turnaje Třebíč Open 2025 od 21. do 22. června 2025 totiž firma půjčila autobus mladým hráčům SKP České Budějovice – a za volant usedl pan Ladislav „Ladaš“ Nechvátal, bývalý řidič StiBusu, který už je v důchodu a rozhodl se vzít si směnu dobrovolně. Bez nároku na odměnu odvezl tým ročníku 2013 do Horní Cerekve a po celý víkend byl nejen jejich šóférem, ale i nejbližším fanouškem.

Turnaj Třebíč Open je největší mládežnickou fotbalovou akcí v Česku – letos se zúčastnilo přes 4500 dětí od 6 do 18 let ve dvanácti kategoriích. SKP vyslal hned dva týmy: kluci z ročníku 2015 brali bronz a ročník 2013 si odvezl krásné čtvrté místo. Ale i kdyby žádné medaile nebyly, tenhle výjezd by stál za to. Právě díky firmě StiBus a osobnímu nasazení pana Nechvátala mohli mladí fotbalisté zažít skvělý sportovní víkend, poznat nové kamarády a odehrát zápasy, na které se nezapomíná.

„Takové věci děláme rádi. Když to dává smysl, rádi pomůžeme. A Ladaš? Ten do toho dal celé srdce,“ říká majitel StiBusu, Petr Stibor. A my jen dodáváme: díky, že v tom jedete s námi.



Natankují zadarmo: známé výherce soutěže s CS HOS

Soutěž vyhlášená v dubnu ve spolupráci s jihočeskou sítí čerpacích stanic CS HOS už zná své vítěze. Tři z vás se mohou těšit na poukazy na palivo a další skvělé ceny!



9. dubna 2025 jsme ve spolupráci s čerpacími stanicemi CS HOS vyhlásili soutěž o atraktivní ceny. CS HOS je jihočeská síť čerpacích stanic, na kterou StiBus spoléhá už od svého založení – jen loni jsme u nich natankovali přibližně 94 % veškerého paliva. Stanice CS HOS si mezi řidiči získaly oblibu díky kvalitním palivům za příznivé ceny a široké škále doplňkových služeb. Na všech pobočkách navíc najdete moderní tankomaty, díky nimž můžeme pohodlně čerpat palivo 24/7 i mimo otevírací dobu. Úkolem v soutěži bylo co nejpřesněji odpovědět na jedinou otázku: „Kolik litrů paliva StiBus v průměru natankoval každý měsíc v roce 2024?“. Své tipy jste nám mohli posílat e-mailem až do 17. června 2025. Přišla nám celá řada odpovědí a moc děkujeme všem, kdo se do tipování zapojili! Po vyhodnocení všech tipů už známe tři soutěžící s nejpřesnějším odhadem. Tito výherci od nás získávají poukazy na palivo a další slíbené ceny od CS HOS. A teď to nejdůležitější – kdo tedy natankuje zdarma? Zde jsou jména výherců:

1. místo: Přemek Nídr

– poukaz na palivo v hodnotě 3.000 Kč, mycí program „Mazleníčko“ a láhev výběrového vína.

2. místo: Veronika Ševčíková

– poukaz na palivo v hodnotě 1.500 Kč, mycí program „Mazleníčko“ a 2× káva a pečivo dle výběru.

3. místo: Jan Iška

– poukaz na palivo v hodnotě 500 Kč a 2× káva a pečivo dle výběru.

Výhercům srdečně gratulujeme a brzy je budeme kontaktovat ohledně předání výher. Ještě jednou děkujeme všem soutěžícím za skvělé tipy a hojnou účast v soutěži. Velké díky patří také společnosti CS HOS za spolupráci a poskytnutí cen do soutěže.



Když autobus vypoví službu

Porucha autobusu během přepravy nás nezaskočí. Náhradní autobusy, nonstop výjezdové vozidlo dílny a jasné postupy zajistí, že když se stane problém, víme přesně, co dělat.

Jakmile náš řidič zjistí závadu, okamžitě kontaktuje dispečink. Dispečerka potřebuje dvě zásadní informace: kolik lidí veze a kam míří. Podle toho vybírá nejlepší možné řešení. U zakázek v okolí posíláme vlastní náhradní autobus odpovídající kapacity. U jízdy mimo region se spoléháme na ověřené partnery po celé ČR. Díky letitým zkušenostem máme postupy, které v praxi fungují.

Jakmile je náhradní doprava zajištěna, řidič komunikuje s naší dílnou. Ta je i mimo běžnou pracovní dobu k dispozici 24/7 v pohotovostním režimu. ITSservis

v areálu StiBus v Trhových Svinech zvládne běžné opravy, u větších problémech spolupracujeme s autorizovanými servisisty IVECO. Náš výjezdový vůz je připraven na všechno – má vlastní kompresor, generátor pro připojení svářečky, malý autogen a různé druhy diagnostiky. Nechybí ani havarijní souprava na úniky kapalin.

Dnešní autobusy už nejsou jen o šroubováku – bez diagnostiky dnes nevměníte skoro ani žárovku. Elektronika je zkrátka výzva. Proto máme techniku, která si s ní poradí.

Pokud je ale závada příliš složitá nebo se nedá opravit na místě, nastupuje náš partner – odtahová služba Šimánek Automotive assistance. Mají zkušenosti, vybavení a vozidlo odvezou do našeho nebo autorizovaného servisu.

Naše autobusy samozřejmě průběžně kontrolujeme. Dílna si v pravidelných intervalech zve vozy na prohlídky a plánuje opravy ve spolupráci s dispečinkem. Výsledek? Za poslední rok klesl počet výjezdů dílny mimo pracovní dobu na průměrně jeden za měsíc. A to je rekord.



Partner pro výhled bez kompromisů



Skla našich autobusů musí být vždy v perfektním stavu. Když se však objeví prasklina nebo důlek, díky spolupráci s profesionály dokážeme problém vyřešit rychle a efektivně.

Ve StiBusu skla našich vozidel pravidelně kontrolujeme, ale i přes pečlivou údržbu se občas nevyhne menšímu poškození. V takové chvíli nastupuje náš dlouholetý partner – společnost Glazing Autosklo, která se již více než dvě desetiletí specializuje na opravy a výměny autoskel. Glazing Autosklo zvládne výměnu skel všech typů vozidel – od osobních aut přes autobusy až po nákladní vozy. Nahradiť umějí čelní, boční, zadní, střešní i panoramatická skla. Přední okno u osobního auta dokážou vyměnit zhruba za tři až čtyři hodiny, boční za pouhé dvě hodiny.

A jak probíhá třeba výměna čelního okna u autobusu? Nejdřív technici odstraní stěrače, lišty a další upevňovací prvky. Poté pomocí speciální řezací struny nebo nožů opatrně odříznou staré lepidlo, aby sklo mohli bezpečně vyjmout. Nejnáročnější částí operace je

manipulace s velkou, těžkou a zakřivenou tabulí skla. K tomu používají vakuové přísavky a často i hydraulické zvedáky, aby minimalizovali riziko prasknutí. Jakmile je sklo venku, rám se pečlivě vyčistí, odmastí, ošetří proti korozi a připraví na nové lepení. Příprava rámu je rovněž klíčová pro správnou funkci a životnost výměny. Zbytky starého tmelu se důkladně odstraní, rám se vyčistí, odmastí a ošetří proti korozi. Následně se aplikuje speciální přípravek, který zvýší přilnavost nového polyuretanového lepidla. To se nanáší v souvislém pruhu po obvodu rámu, bez mezer a v přesné tloušťce. Nové sklo, často vyráběné přímo na míru konkrétnímu modelu autobusu, je pak pomocí přísavek usazeno s milimetrovou přesností. Po odstranění přebytečného lepidla, nasazení stěračů a lišt a závěrečné kontrole těsnosti i kalibraci senzorů je autobus připraven vyrazit zpět na silnici.

Spolupráce s firmou Glazing Autosklo občas přináší i netradiční zakázky – například pro prototypový minibus VDL JOHNCKHEERE PRO CITY výrobu zcela originálního čelního skla, které nikde nebylo skladem. Tým firmy ve spolupráci s partnery připravil šablonu a následně dodal nové sklo na míru přesně podle specifikace. Podobně dokázali rychle reagovat při poškození bočního okna u vozu Irisbus Arway: na zakázku vyrobili vnější vrstvu dvojitého skla a zakalili je do správného odstínu. Pokud jde jen o prasklinky nebo drobné poškození, často postačí oprava místo výměny – což je pro StiBus výhodné cenově i provozně a pomáhá předejít rozsáhlejší škodám.

„Pro StiBus zajišťujeme, aby jejich řidiči i cestující měli vždy perfektní výhled – ať už jde o opravu nebo výměnu čelního skla,“ říká František Šantrůček, jednatel firmy Glazing Autosklo.

DĚKUJEME, ŽE UŽ PŘES 30 LET JEZDÍTE S NÁMI



ČESKÉ BUDĚJOVICE
LIPNO NAD VLTAVOU
ČESKÉ VELENICE
SOBĚSLAV
ZLIV

KVALITNÍ POHONNÉ HMOTY
TANKAUTOMAT 24/7
SKVĚLÁ ČERSTVÁ KÁVA
BISTRO A VÍNO
AUTOMYČKA A MYCÍ BOXY
BALÍKOVÉ SLUŽBY
VĚRNOSTNÍ PROGRAM
RODINNÁ ATMOSFÉRA



ČERPACÍ STANICE HOS

Josef HOS s.r.o., Pod Laznou 109,
Kamenný Újezd 37381

IČO 26082420 DIČ CZ26082420

cs-hos@post.cz
www.hos-tank.cz
Facebook/Hos-tank.cz



Nový školní rok opět s posilou na obecní lince

Obecní linka 322001 Rudolfov - Jivno - Adamov - Hůry - Libnič - Rudolfov vítá nový školní rok opět posilovým autobusem. Těšit se můžete i na nový přírůstek do vozového parku.

Prázdniny utekly jako voda a s jejich koncem se vrací i několik změn, které vám cestování usnadní. Od 1. září 2025 je opět v provozu posilový spoj – velký autobus vyjíždějící ze zastávky Libnič, Jelmo, který pomáhá zvýšit kapacitu ranního spoje.

Nezapomínáme ani na první školní den: v pátek 1. září vypravíme v 9:00 mimořádné okružní kolečko pro zájemce (zejména prvňáčky), aby se pohodlně dostali domů.

Aby vám nic neuniklo, najdete aktuální jízdní řád na našem webu i přímo na zastávkách. Jízdné lze uhradit v hotovosti nebo výhodněji bezhotovostně naší čipovou kartou – tu pořídíte na svém obecním úřadě.

A máme ještě jedno malé tajemství: do našeho vozového parku brzy přibude nový autobus. Zatím neprozradíme víc, ale už teď se máte na co těšit!

Za zážitky a přátelstvím: školní adaptační kurzy

Adaptační kurzy jsou skvělým startem školního roku. Pomáhají dětem poznat nové spolužáky, stmelit kolektiv a odvézt si spoustu zážitků i přátelství z pobytu v přírodě.

Školy na jihu Čech stále častěji vyrazí s žáky na vícedenní adaptační kurzy do přírody, aby stmelily nové kolektivy mimo školní lavice. Dopravní společnost Stibus proto pravidelně vozí děti z Českých Budějovic a okolí třeba do areálu Velké Skaliny v Novohradských horách nebo kempu Doubí u Třeboně. V posledních letech jejich obliba ještě stoupla – i proto, že dříve tradiční lyžařské kurzy kvůli nedostatku sněhu ustupují do pozadí.

Školáky na nich čeká pestrý program se zkušenými instruktory: seznamovací a týmové hry, sport a netradiční aktivity. Děti si užijí legraci, nové zážitky i přátelství. Na adaptační pobyty pravidelně zajišťujeme dopravu pro žáky a studenty prvních ročníků základních, středních i vysokých škol.

Adaptační pobyty školám často zajišťuje cestovní agentura Pink Style, specialista na školní zájezdy. Školám nabízí kompletní servis – od ubytování a stravy až po program a zdravotní dozor. Učitelé mají o starost méně a děti si odvázejí cenné zážitky a hlavně pocit, že se z nových spolužáků stali kamarádi.





Autobus pro jednu třídu

– malý vůz, velké výhody

Menší autobus pro jednu školní třídu? To je pohodlí, snadná organizace a jistota, že je celá parta pohromadě. Stačí jeden pedagogický dozor a dobrodružství může začít.

Výlet s prvňáčky, cesta do divadla, exkurze do muzea nebo sportovní turnaj – každá taková akce je velkým dobrodružstvím. A když se vydává na cestu celá třída, tedy zhruba 20–25 dětí, je ideální zvolit menší autobus. Proč? Protože velký by byl napůl prázdný, a to znamená platit za místa, která zůstanou nevyužitá.

Naše zkušenosti potvrzují, že právě pro jednu třídu se menší vůz hodí nejlépe. Kapacita kolem 25 míst zajistí, že děti sedí spolu, učitel má skupinu krásně pod kontrolou a na celý výlet stačí jeden dozor. K tomu přidejte pohodlí,

bezpečnost a menší spotřebu – a máte řešení, které dává smysl. V našem vozovém parku najdete přesně takové vozy: v oblasti Jindřichova Hradce menší autobus SOR CN 8,5 (25 sedících míst), v Českobudějovicku a Trhových Svinech minibus Rošero-P s kapacitou 26 osob nebo nízkopodlažní minibus pro 16 cestujících. A tím to nekončí – už teď připravujeme do provozu nový Iveco Wing, který naši nabídku ještě rozšíří.

Všechna tato vozidla jsou ideální pro regionální přepravu a splňují přísné bezpečnostní standardy. Moderní midibusy jsou vybaveny bezpečnostními

pásy na všech sedadlech, klimatizací a dalším komfortním vybavením pro pohodlné cestování. Samozřejmě, menší kapacita znamená, že cena na osobu může být o něco vyšší. Ale v praxi to vyvažuje jednoduchost celé organizace – méně učitelů, flexibilita, pohodlnější přístup k menším cílům, kam se velký autobus sotva dostane. Pro všechny je to prostě pohodlnější.

Školní výlet s malým autobusem není kompromisem, ale chytrým řešením, které přináší dětem i učitelům maximum komfortu a bezpečnosti při optimálních nákladech.

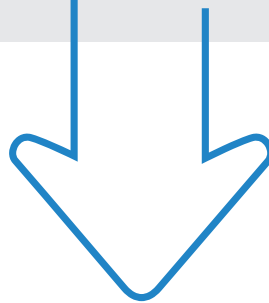
Šroubky do každé kapsy!

ITS železářství v Areálu StíBus v Trhových Svinech balí spojovací materiál přesně podle vašich potřeb.

Potřebujete jen pár šroubků a všude vám nutí celou krabičku? U nás v ITS železářství to tak nechodí. Spojovací materiál vám rádi zabalíme i v malém množství – třeba jen pět šroubků do kapsy. Navazujeme tak na tradici místního železářství. Zaplatíte jen za to, co opravdu potřebujete, ani šroubek navíc. A co když potřebujete šroubků celý pytel? Žádný problém. Obsloužíme domácí kutily i velké firmy. Ať jde o jediný šroubek pro opravu poličky nebo stovky vrtů pro stavbu terasy, každý u nás dostane přesně tolik, kolik potřebuje. Náš sklad je plný spojovacího materiálu a dalšího železářského zboží – šroubů, vrtů, kotev, hřebíků, hmoždinek, barev či brusných prostředků. Díky této službě máte vždy po ruce přesně to, co potřebujete, v množství, které využijete.



Integrace obecní linky v dohledu



Po dvou neúspěšných pokusech se Stibusu konečně podařilo významně pokročit ve snaze o integraci obecní linky 322001 s krajským dopravním systémem.

Dlouholetá snaha o začlenění obecní dopravy obsluhující Jívno, Adamov, Hůry, Libnič a Jelmo do integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje se konečně posouvá správným směrem. Cílem je, aby cestující mohli využívat jednu jízdenku napříč různými dopravci.

S podporou starostů zapojených obcí předložila dopravní společnost Stibus konkrétní návrh řešení radě Jihočeského kraje. Rozhodující impuls přišel od hejtmána MUDr. Martina Kuby, který se dlouhodobě zasazuje o celokrajský integrovaný dopravní systém. Pod jeho vedením se nyní konečně daří překonat dlouholeté překážky a přiblížit se k vytvoření moderního dopravního řešení hodného 21. století. Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje totiž nyní funguje pouze na Českbudějovicku, jde zhruba o okruh do 20 kilometrů od krajského města. Prozatím však chybí například možnost využít jednorázové jízdenky či garantovanou návaznost spojů různých dopravců v přestupních bodech. Tyto vazby musí Stibus koordinovat z vlastní iniciativy, a to bez dostatečné odezvy od krajských dopravců. Nyní se připravuje zásadní změna celé sítě linek, jejímž cílem je vytvořit nové přestupní návaznosti a nabídnout dopravní kapacity tam, kde dosud chyběly, případně je sjednotit tak, aby se předešlo zbytečnému zdvojování spojů různých dopravců.

Klíčovou roli v procesu integrace obecní linky hraje organizace JIKORD (Jihočeský koordinátor dopravy), která má na starosti přípravu a realizaci integrovaného dopravního systému v kraji. Stejně

důležité je angažmá starostů všech zúčastněných obcí - Petra Schickera z Adamova, Jiřího Borovky z Hůr, Pavla Halámky z Jivna a Petra Uhlíře z Libniče. Právě jejich úsilí si zaslouží velké uznání. Díky nim byla linka ve veřejném zájmu nad rámec krajské dopravní obslužnosti, financovaná obcemi prostřednictvím Dobrovolného svazku obcí Pod Babou, spuštěna už v roce 2016. Teď má šanci posílit svůj význam díky zapojení do integrovaného systému.

Integrace má cestujícím přinést pohodlnější cestování – na jednu jízdenku a bez ohledu na dopravce, podobně jako je tomu v jiných krajích České republiky. Linka 322001 by se tak stala

součástí většího celku s lepší návazností na linky ČSAD i městskou dopravu. V současnosti již linka nabízí přestupní vazby v zastávkách „Hůry“ a „Rudolfov, kostel“, které obsluhují linka MHD č. 1 a příměstské linky 320114 Libnič - České Budějovice, 340313 České Budějovice - Lišov - Třeboň a 340315 České Budějovice - Novosedly.

Společnost Stibus je připravena investovat do nezbytných technických úprav - od nového odbavovacího zařízení po označení nebo úpravu autobusů podle požadavků integrovaného systému. V současné době již probíhají jednání o technických a ekonomických detailech implementace.





Představujeme nový vůz pro obecní linku

Nový autobus na obecní lince 322 001 přináší cestujícím vyšší komfort – klimatizaci, Wi-Fi a pohodlnější nástup. Zaujme také speciálním matným lakem v odstínu firemních barev.

Iveco Crossway 10.8 je na obecní lince nasazen od začátku nového školního roku. Na lince se nyní podle potřeby střídají dva typy autobusů – větší Iveco a o něco menší (ale délkou srovnatelný) SOR. Nový autobus je klimatizovaný, vybaven připojením k Wi-Fi a díky širším dveřím i nízkopodlažní konstrukci s výklopnou plošinou usnadňuje nástup hůře pohyblivým cestujícím, včetně kočárků a vozíčkářů. Prostorný interiér s vyšším stropem zajišťuje pohodlí i při větším počtu pasažérů. Za pozornost stojí speciální matný lak ve firemním odstínu, vytvořený ve spolupráci s výrobcem nátěrových hmot Chemolak. Crossway splňuje normu EEV, takže je šetrný k životnímu prostředí. Řidiči i cestující si jej pochvalují – zmiňují pohodlí, tichou jízdu i prostorný interiér.



Nový autobus pro budoucí řidiče: Irisbus Arway 12,8

Irisbus Arway 12,8 nedávno rozšířil flotilu Stibusu. Moderní autobus slouží autoškolám jako výcvikové vozidlo pro budoucí řidiče a současně posiluje běžný provoz.



Spolupráce dopravní společnosti StiBus s místními autoškolami trvá už od roku 2011. Tehdy vznikla myšlenka nabídnout autoškolám spolehlivý autobus k výcviku, protože v Českých Budějovicích chybělo volné výcvikové vozidlo. Od té doby se v autobusech StiBusu naučily řídit už stovky žáků a partnerství s autoškolami se stále rozvíjí. Během uplynulých let StiBus vystřídal šest různých tréninkových autobusů a nyní přichází na řadu sedmý – moderní model Irisbus Arway 12,8. Ten v roli cvičného vozu nahradil legendární Karosu C 956 Axer.

Irisbus Arway 12,8 je moderní meziměstský autobus známý svou univerzálností. Spojuje pohodlí dálkového autokaru s odolností linkového vozu a jeho koncepce nabízí využití na středně dlouhých trasách, v linkové dopravě

či jako náhradní doprava. Nechybí mu klimatizace, Wi-Fi připojení pro cestující ani další prvky zvyšující komfort a bezpečnost. Díky robustní konstrukci a kapacitě 53+1 míst k sezení je Arway ideálním kandidátem jak pro výcvik řidičů, tak pro běžné nasazení v dopravě.

Zařazení Arwaye je pro StiBus ideálním spojením výcviku a provozu. Stejně jako předchozí Axer bude i tento autobus využíván dvojnásobně – poslouží při výuce v autoškole a současně bude k dispozici pro zájezdovou či linkovou dopravu. Vůz tak nezůstává odstaven mimo výcvik, ale naopak denně jezdí a udržuje se ve špičkové kondici. „Budoucí řidiči by se měli cvičit na takových vozidlech, jaká pak skutečně budou řídit v provozu,“ zaznívá často mezi odborníky – a přesně to nový

Arway umožňuje. Žáci si osvojí řízení na moderním autobusu odpovídajícím aktuálním standardům, včetně asistence elektroniky a pohodlného ovládání. Samozřejmostí je i speciální úprava pro výcvik, například dodatečné pedály pro instruktora, aby výuka probíhala maximálně bezpečně.

Kromě technických výhod přináší společné jízdy také cennou výměnu zkušeností – při předávání vozidla dokáží zkušení řidiči StiBusu poskytnout instruktorům a žákům své praktické „fígle z terénu“, které doplňují teorii a činí z běžného kurzu skutečně hodnotnou zkušenost. Autoškoly si tak mohou být jisté, že jejich studenti trénují na spolehlivých a dobře udržovaných vozech.

StiBus tímto krokem navazuje na úspěšnou kooperaci s několika autoškolami, kterým pronajímá autobusy už od roku 2011. Modernizace výcvikového vozidla je vítanou změnou, což potvrzují i ohlasy partnerů. „Spolupráce se StiBusem je výborná, obracíme se na ně pravidelně při výcviku řidičů autobusu a jejich moderní vůz nám pomáhá zlepšovat kvalitu praktického výcviku pro naše žadatele o skupinu D. Vážíme si jejich profesionálního přístupu a jednání,“ říká Václav Kovář z PRIMAAUTOŠKOLY v Českých Budějovicích, která si autobus pravidelně půjčuje. Podobně pozitivní zkušenost má i Jiří Martínek z autoškoly Nejlepší řidičák, podle něhož pronájem autobusu od StiBusu umožňuje zajistit kvalitní školení nových řidičů i zkušebních komisařů z celé ČR.

ITS servis

skupina Stibus

ITS servis autoservis pro osobní vozidla, LKW, BUS a agro techniku



Objednejte se k nám

730 518 053

REZERVACE PRO PŘEZUTÍ VAŠEHO VOZIDLA K DISPOZICI
ONLINE (NOVINKA) NA WEBU [STIBUS.CZ/OPRAVY-VOZIDEL](https://stibus.cz/opravy-vozidel)



DIAGNOSTIKA



MECHANICKÉ
PRÁCE



KAROSÁŘSKÉ
PRÁCE



VÝMĚNY
NÁPLNÍ



BRZDY, VÝFUKY
PODVOZKOVÉ ČÁSTI



SERVIS
KLIMATIZACE



MOTOROVÉ
PRÁCE



PNEU
SERVIS

PO DOBU OPRAVY K DISPOZICI NÁHRADNÍ VOZIDLO



ITS servis je obchodní značka skupiny Stibus,
provozovaná firmou ITS sub s.r.o.

areál Stibus, Školní 661
Trhové Sviny 374 01

MAPA K NÁM



MINIVANY

nově pod taktovkou Michaely Stibor

Každý den vypravit desítku minivanů, domluvit mimořádné jízdy s výrobními závody, zařídit transfer na letiště a ještě pohotově reagovat, když někdo potřebuje odvoz doslova z minuty na minutu – to je teď denní chleba Michaely Stibor.

D

Do této role se dostala poté, co její kolegyně dlouhodobě onemocněla a Míša tak převzala její agendu. Jako dispečerka minivanů a zaměstnanecké dopravy drží provoz v chodu a stará se o to, aby se každý dostal tam, kam potřebuje, a ještě k tomu včas. Spolupracuje i s dispečerkou autobusové dopravy Renátou Veselou. Společně pružně přehazují zakázky mezi minivany a velkými autobusy podle aktuální situace, zejména pak o víkendech.

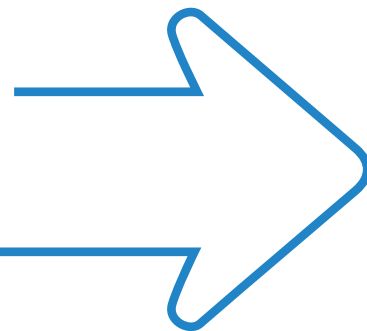
Dříve měla Míša pod palcem hlavně administrativu spojenou s tachografy a dodržováním nařízení (ES) č. 561/2006. Dnes už většina vozidel Stibusu jezdí s digitálními tachografy, které postupně nahrazujeme moderními smart tachografy II. generace. Ve flotile ale máme i vozy na linkách do 50 km bez tachografu, několik kusů se staršími analogovými přístroji i auta do 3,5 tuny. Právě tenhle pestrý mix je pro Míšu každodenní výzvou – musí se vyznat

v odlišných pravidlech, hlídat termíny a postarat se o stahování dat z digitálních tachografů i karet řidičů.

A i když její pracovní role prošla velkou proměnou, jedna věc zůstává – Míša je pořád ta energická a sportovně naladěná maminka. Jen teď má k tréninkům kickboxu, zvířatům a rodině navíc ještě celou řadu dalších důležitých úkolů ve firmě. ■

StiBus ve čtyřech oblastech jižních Čech

Autobusy StiBusu vyjíždějí z Českých Budějovic, Trhových Svinů, Jindřichova Hradce a Kaplice. Organizace provozu do čtyř provozních oblastí přináší vyšší efektivitu a lepší služby pro cestující v celém regionu.



T

Toto strategické členění přináší řadu výhod - od optimalizace oběhů vozidel až po lepší dostupnost služeb v jednotlivých regionech. Navíc jsme schopni rychle řešit mimořádnosti v provozu – ať už jde o zpoždění, technickou závadu nebo okamžitou asistenci pro naše partnery. To nám umožňuje udržet provoz v chodu i v nečekaných situacích a minimalizovat dopad na cestující.

Vozový park čítající téměř třicet autobusů je rozdělen podle potřeb jednotlivých oblastí.

TRHOVÉ SVINY: SRDCE SPOLEČNOSTI

V Areálu StiBus o rozloze téměř 5000 m² se nachází servisní dílna a dispečink, odkud je

řízen každodenní provoz napříč všemi oblastmi. Čtyři zdejší autobusy obsluhují neveřejné pravidelné linky i objednávkovou dopravu.

ČESKÉ BUDĚJOVICE: NEJVĚTŠÍ OBLAST

Největší oblast s jedenácti autobusy pokrývá nejintenzivnější přepravní poptávku regionu. Budějovická základna kombinuje veřejnou i neveřejnou linkovou dopravu se zájezdovou dopravou a představuje nejfrekventovanější část celého provozu.







JINDŘICHŮV HRADEC A KAPLICE: REGIONÁLNÍ OPORY

Hradecká oblast disponuje čtyřmi autobusy, kaplická dvěma vozy. Obě lokality se specializují na neveřejné pravidelné linky a objednávkovou dopravu.

Díky regionálnímu decentralizovanému rozdělení dopravního provozu dokáže StiBus pružně reagovat na specifické potřeby každé oblasti a poskytovat kvalitní dopravní služby v celých jižních Čechách. ■

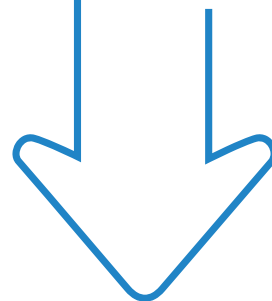


legenda:

- centra obsluhovaných oblastí 
- obsluhované obce 
- oblast působnosti objednávkové dopravy 
- pravidelné linky 
- pravidelné veřejné linky 
- krátkodobé pravidelné linky 

Pro přehlednost nejsou zakresleny všechny obsluhované obce.

Školní výlety 2025 ZA ZVÍŘATY I ZA HRANICE



Letošní sezóna školních výletů začala pozvolna, ale brzy nabrala na obrátkách. Během května a června jsme vypravili desítky autobusů denně, často až na hranici našich kapacit, a děti se s námi podívaly nejen po celém regionu, ale i do vzdálenějších koutů republiky.

C

estování s dětmi je dobrodružství i logistická výzva. Školní výlety přinesly dětem i učitelům mnoho zážitků, na které budou dlouho vzpomínat.

POMALEJŠÍ ROZJEZD, PAK PLNÉ OBRÁTKY

Sezóna školních výletů 2025 měla pomalý nástup, ale o to silnější průběh ke konci školního roku. V květnu a červnu se poptávka po zájezdových autobusech prudce zvedla a v nejvytíženějších dnech jsme denně vypravovali až 25 autobusů. To představuje téměř 1200 dětí a učitelů na cestách za jediný den (počítáno při kapacitě 45 míst na autobus)! Oproti loňsku jsme navíc zaznamenali více objednávek výletů mířících mimo náš region – některé školní třídy s námi dokonce vycestovaly i do blízkého zahraničí.

OBLÍBENÉ CÍLE VÝLETŮ

Z údajů o cílech letošních výprav je více než zřejmé, že školáci milují zvířata. Mezi nejoblíbenější destinace patřily zoologické zahrady a zvířecí parky – ty suverénně vedly jak v počtu zájezdů, tak v obsazenosti autobusů. Nejnavštěvovanějším cílem se stala ZOO Ohrada v Hluboké nad Vltavou. V těsném závěsu následoval Safari Resort Hluboká u Borovan a ZOO Dvorec. Mimo zvířecí atrakce se na seznam často zařadila také pohádková kovárna Selibov nebo zámek Červená Lhota, i když tyto „klasické“ cíle vykázaly podstatně menší počty výjezdů. Kromě uvedených míst zavítaly některé třídy i do větších měst – například do Plzně, Jihlavy či Prahy – což byly zejména výlety pro starší žáky druhého stupně, kteří ocení krátký rozchod a volný program v městském prostředí.

Graf na konci článku znázorňuje počty uskutečněných výletů do jednotlivých destinací během sezóny 2025. Jasně z něj vyplývá dominance výprav do zoologických zahrad a dalších míst se zvířaty. Nejčastějším cílem byla ZOO Ohrada v Hluboké nad Vltavou s 36 realizovanými zájezdy, následovaná Safari resortem Hluboká u Borovan a ZOO Dvorec

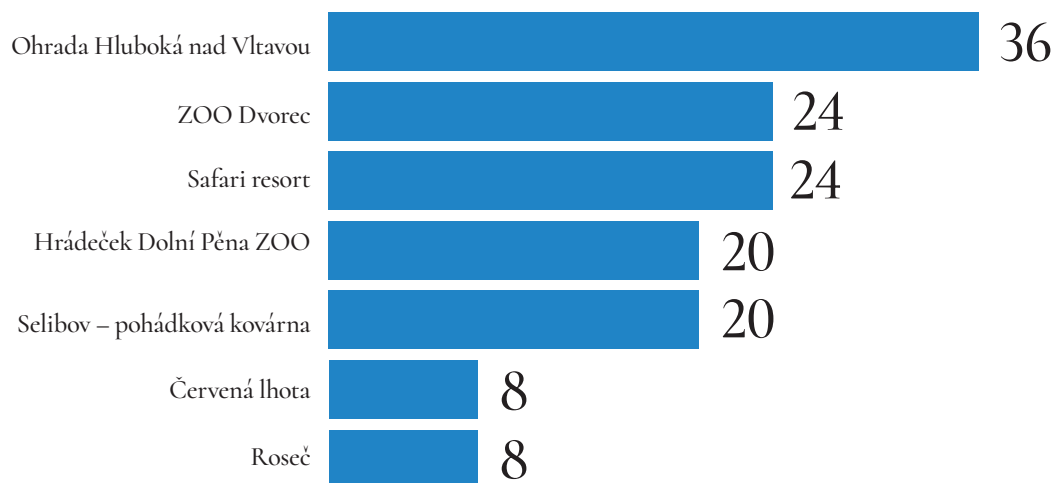
– v obou případech po 24 výletech). Naproti tomu pohádková kovárna v Selibově nebo zámek Červená Lhota přilákaly jen kolem osmi školních výprav.

NEJNÁROČNĚJŠÍ DEN A VLASTNÍ KAPACITY

Vyvrcholení sezóny nastalo v pátek 30. května, kdy se sešlo rekordních 25 objednaných výletů v jediném dni. Současně probíhala i naše běžná linková doprava – na pravidelné linky ten den vyjelo dalších 10 autobusů. Pro celý tým StíBusu to znamenalo mimořádné nasazení, ale i tuto výzvu jsme zvládli na výbornou. Všechny zakázky jsme pokryli bez pomoci subdodavatelů, čistě s využitím naší vlastní flotily vozů a řidičů. To dokazuje, že i při maximálním vytížení dokážeme zajistit spolehlivou dopravu pro školy zcela samostatně.

JÍZDA POKRAČUJE

Sotva jsme si po maratónu školních výletů stihli vydechnout, ještě před začátkem prázdnin plynule navázala akce Den se StíBusem. Hned poté jsme se pustili do nové, neméně náročné zakázky – ale o té třeba zase příště v některém z dalších článků. ■





LÉTO PLNÉ TÁBORŮ

Děti jsme vozili do České Kanady

Během prázdnin 2025 vyrážely každý víkend 2–3 naše autobusy z Prahy a okolí na dětské tábory. Hlavním cílem byla Česká Kanada a některé tábory využily dopravu i na výlety během tábora.

Sotva skončily školní výlety, už od prvního červencového víkendu vyrážely naše modré autobusy plné táborníků každý týden vstříc letním dobrodružstvím. Největším lákadlem byla letos malebná Česká Kanada – kouzelná oblast na pomezí Čech, Moravy a Rakouska. Lesy, rybníky, tichá údolí a atmosféra severoamerické divočiny dělají z míst, jako jsou Jemčina, Kunžak, Slavonice nebo Velešín ideální kulisu pro táborová dobrodružství. Děti

se sem vracejí nejen za hrami a koupáním, ale i za nezaměnitelným klidem a vůní prázdninového léta – a přitom je to od Prahy jen pár hodin cesty. Těší nás, že jsme mohli přispět k radostným vzpomínkám tolika dětí.

Většinu dětí jsme dopravili na začátku a konci turnusů, ale některé tábory využily naše autobusy i k výletům během pobytu. Tyto výpravy jsme zvládli nejen velkými autobusy, ale také

menšími vozidly. Ta si díky své kompaktnosti poradí i s úzkými silničkami, takže jsme mohli zajistit dopravu i na místa, kam by se velké vozy nedostaly.

Letošní táborová sezóna tak pro nás byla dalším úspěšným pokračováním po jarních školních výletech a potvrdila, že dokážeme zajistit dopravu pro dětskou rekreaci v jakékoli podobě. ■





SEZNAMOVÁK JU & STIBUS

12 let na společné cestě

Seznamovák Jihočeské univerzity je na škole největší akcí svého druhu pro prváky. Každé září vyráží stovky nových studentů za dobrodružstvím, adrenalinem i poznáním a navazují přátelství někdy i na celý život.

TEXT: RICHARD ŠEFL



Z

Za zážitky na tomto teambuildingovém kurzu však nestojí jen tým Studentské unie, dalších spolků a instruktoři nebo program, ale také spolehliví partneři. Jedním z nich je dopravní společnost Stibus, bez níž by Seznamovák nebyl tím, čím je dnes.

Každý rok tak stovky prváků nastupují do autobusů, kde začínají první rozhovory, smích a někdy i první přátelství. Už samotná cesta se tak stává součástí zážitku. Od roku 2014, kdy pro účastníky stačily dva autobusy, zajišťuje Stibus dopravu studentů na Seznamovák na Vranovskou pláž. Pomohl tak odstartovat tradici a od té doby každoročně přiváží nové studenty na jejich první velkou univerzitní akci. Postupně, jak Seznamovák rostl, přibývalo i autobusů a letos – při 12. ročníku – nám náš partner zajišťuje už 18 plně obsazených autobusů. I díky tomu se z původně menší akce stal největší seznamovací kurz pro prváky v jižních Čechách.

Děkujeme společnosti Stibus za dlouhodobou podporu a partnerství. Díky jejím spolehlivým řidičům a autobusům je cesta na Seznamovák vždy pohodlná a bezpečná. Vážíme si toho, že už 12 let jsou součástí našeho příběhu a příběhů několika tisíc studentů, které bez problémů dopravili tam i zpět. ■



FLOTILA AUTOBUSŮ

Irisbus Evadys H



Irisbus Arway



Iveco Irisbus Crossway



Irisbus Crossway LE 10,8M



Ize připojit přívěs
(ISO 50)



klimatizace

WC

toaleta



připojení
k internetu



prostor pro
zavazadla



skibox



místo pro
kočárek



místo pro
invalidní vozík



vysoká
polohovatelná
sedadla



vysoká
sedadla



základní
sedadla



počet míst
k sezení



počet míst
k stání



počet
míst pro
přívodce

Nákresy autobusů slouží pouze k ilustraci a představují vždy více vozidel téhož typu. Skutečné provedení a výbava se mohou lišit. Pro detailní informace o konkrétním voze se prosím obraťte na náš dispečink – rádi vám poradíme.

Dopravní společnost StiBus, s.r.o.

Váš dopravce nejen pro jižní Čechy
Školní 661, 374 01 Trhové Sviny
www.stibus.cz
stibus@stibus.cz | +420 602 975 799

DISPEČINK: +420 734 856 553

České Budějovice • Jindřichův Hradec •
České Velenice • Trhové Sviny

SOR NC 18



WiFi 🛒 ♿ ♨️ ♨️ ♨️ 55 👤 87 👤 0



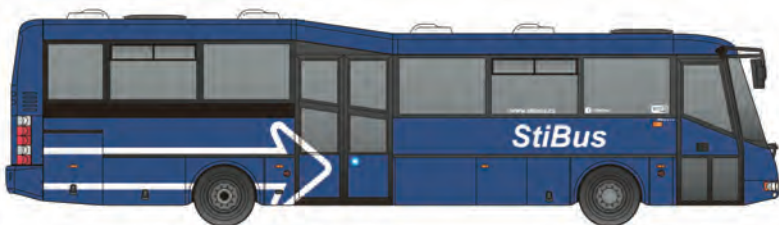
SOR C 12

WiFi 🛒 ♿ ♨️ ♨️ 47 👤 39 👤 0

SOR CN 12



WiFi 🛒 ♿ ♨️ ♨️ 38 👤 68 👤 0



SOR CN 10,5

WiFi 🛒 ♿ ♨️ ♨️ 36 👤 50 👤 0

SOR CN 8,5



WiFi 🛒 ♿ ♨️ ♨️ 25 👤 31 👤 0

ROŠERO - P First FSLI



❄️ WiFi 🛒 ♿ ♨️ ♨️ 26 👤 5 👤 0

VDL Johnckheere Pro City L



❄️ WiFi 🛒 ♿ ♨️ ♨️ 16 👤 12 👤 0

Iveco Indcar Wing



❄️ WiFi 🛒 ♿ ♨️ ♨️ 26 👤 0 👤 0

Tachografy nové generace CO PŘINÁŠÍ ROK 2025

Od roku 2025 musí mít autobusy v mezinárodní přepravě včetně linkové nový digitální smart tachograf II. generace. Co tato novinka znamená pro řidiče, cestující a bezpečnost na silnicích?

T

Technologie v dopravě jdou rychle kupředu a spolu s nimi se mění i nástroje, které řidiči denně používají.

JAK TACHOGRAF HLÍDÁ DOBU JÍZDY

Tachograf je povinné zařízení v nákladních vozidlech nad 3,5 tuny a autobusech s kapacitou více než 9 míst. Funguje jako „černá skříňka“ nebo spíše digitální policista v palubní desce – neúnavně zaznamenává, jak dlouho řidič jede, kdy dělá přestávky a zda dodržuje předepsané odpočinky. Účelem je jediné: zajistit bezpečnost na silnicích tím, že nedovolí unaveným řidičům pokračovat v jízdě. Tachografy tak zajišťují dodržování evropských sociálních předpisů pro dobu řízení a odpočinku řidičů. Moderní digitální tachograf (dnes již ve formě malé jednotky s displejem a tiskárnou) ukládá data na čipové karty řidičů, které si šofé-

ři před jízdou vkládají do přístroje. Kontrolní orgány (policie, inspektoři) si pak mohou data stáhnout a ověřit, zda všechny jízdy proběhly v souladu se zákonnými požadavky.

PRAVIDLA PRO ŘIDIČE: PAUZY A ODPOČINKY

Pro řidiče autobusů platí v celé Evropské unii přísná pravidla, která tachograf automaticky sleduje. Věděli jste, že profesionální řidič nesmí za volantem strávit více než 4,5 hodi-

ny v kuse? Po této době je povinen si udělat pauzu trvající minimálně 45 minut. Existuje i možnost přestávku rozdělit na dvě části, a to nejprve 15 minut a následně 30 minut. Během jednoho dne nesmí řízení přesáhnout 9 hodin, přičemž maximálně dvakrát týdně je možné tuto dobu výjimečně prodloužit na 10 hodin. V rámci jednoho týdne může řidič strávit řízením nejvýše 56 hodin, a za období dvou týdnů pak maximálně 90 hodin. Každý den musí mít šofér zajištěný odpočinek trvající alespoň 11 hodin vcelku. Tento čas lze ve výjimečných případech snížit na 9 hodin, ovšem maximálně třikrát mezi dvěma týdenními odpočinky. Kromě toho musí řidič každý týden absolvovat delší nepřetržitý odpočinek, který trvá minimálně 45 hodin. Výjimečně lze tuto dobu zkrátit na 24 hodin, a to pouze jednou za dva týdny.



Zábavný Den se StiBusem



Stovky dětí prožily v Safari Resortu Den se StiBusem – den plný zábavy, poučení a dobrodružství. Nechybělo řízení autobusu, setkání se záchranáři ani hrátky mezi zvířaty.



Dopravní společnost Stibus po několikaleté pauze obnovila oblíbenou akci Den se Sti-Busem, tentokrát v prostředí Safari Resortu v Hluboké u Borovan. Během slunečného středečního dopoledne 25. června si více než čtyři stovky dětí z jihočeských základních škol užily pestrý program plný zážitků a dobrodružného učení. Celodenní akce s podtitulem „Bezpečně na prázdniny“ hravou formou připomněla dětem zásady bezpečnosti a zároveň jim nabídla nezapomenutelné chvíle těsně před začátkem letních prázdnin.

Dopolední část programu byla určena pozvaným školním kolektivům, kterým Stibus poskytl dopravu zdarma jako poděkování za dosavadní spolupráci. S vyhrazeným autobusem

D

dorazili žáci a učitelé ze ZŠ a MŠ Srubec, ZŠ a MŠ Emy Destinové v Českých Budějovicích, ZŠ a MŠ Rudolfovo, ZŠ a MŠ Mladé, ZŠ Velešín, ZŠ Benešov nad Černou a ZŠ Trhové Sviny. Po poledni se brány Safari Resortu otevřely i široké veřejnosti, takže si odpolední program mohly užít také další rodiny s dětmi.

Program kombinoval technické, vzdělávací i kreativní aktivity. Děti si během dne vyzkoušely řízení skutečného autobusu pod dohledem zkušeného instruktora, nahlédly pod kapotu a poznaly, jak se udržují a opravují „modří krasavci“ ze stáje Stibus, seznámily se s prací hasičů a policistů a zblízka si prohlédly vybavení záchranářů. Otestovaly své znalosti bezpečnosti silničního provozu na mobilním

dopravním hřišti týmu BESIP, nasbíraly tipy na prázdninové výlety u stánku Jihočeské centrály cestovního ruchu, zapojily se do tvořivých dílen v indiánské vesničce a obdivovaly výstavu dětských obrázků na téma „autobusy a safari“ instalovanou v kloubovém autobusu – tyto barevné kresby potěšily oko i srdce všech návštěvníků.

Zmíněná výstava obrázků vznikla z výtvarné soutěže mezi zúčastněnými školami. Každá třída totiž už předem namalovala svůj originální plakát s motivem autobusu a zvířat, který pak byl na akci vystaven. Přímou na místě proběhlo i vyhlášení výsledků – autoři nejhezčího obrázku se radovali z odměny v podobě projížďky offroad safaribusem mezi zvířaty v areálu Safari Resortu. Rozhodování nebylo vůbec

jednoduché. Porotu nejvíc zaujal obrázek třídy 3. A ze ZŠ Velešín, která si za své nápady a barevné dílo odnesla 1. místo. O výtvarnou podobu se postarali Zuzana Chaloupková, Gabriela Kocourková, Natálie Václavíková, Emma Pöschlová, Barbora Fikejsová, Adéla Ertlová, Jakub Němeček, Isabela Indráčková, Linda Kučerová a Sára Weigelová. 2. místo patří třídě 1. B ze ZŠ Rudolfov, konkrétně autorům Vojtěchu Fichtovi a Jakubovi Markovi. Na 3. místě se umístila 5. C ze ZŠ Trhové Sviny, kterou reprezentovaly Kristýna Vávrová a Marie Švepešová. Speciální cenu za největší formát obrázku si odnesla 6. třída ze ZŠ Benešov nad Černou, kde se do tvorby pustil Lukáš Valíček. Gratulujeme všem mladým umělcům – a děkujeme, že do akce vložili tolik radosti a kreativity!

Děti si užívaly bezprostřední kontakt s přírodou a mohly pozorovat více než 230 zvířat, která v areálu žijí – od zvědavých lam a majestátních velbloudů až po impozantní bizony. K dispozici měly také obří dětské hřiště Safarištitě s pirátskou lodí, lanovkou a prolézačkami ve tvaru zvířat, kde se mohly dosyta vydovářet mezi programovými bloky.

StiBus touto akcí vyjádřil poděkování komunitě, která mu důvěřuje a potvrdil svůj závazek k bezpečnosti silničního provozu. Poděkování patří Safari Resortu a všem partnerům akce – hasičům, Policii ČR, týmu BESIP i Jihočeské centrále cestovního ruchu – za pomoc s organizací bohatého programu. Největší dík pak patří všem zúčastněným dětem, pedagogům a rodinám za skvělou atmosféru. ■





Do Safari Resortu přijely autobusy plné dětí. Slunce, dobrá nálada a velká očekávání byly skvělým začátkem.



Po přivítání dostaly děti jasné pokyny a dozvěděly se, jaká stanoviště a zábavné úkoly je v areálu čekají.



Každý účastník měl vlastní řidičák StiBuse, do kterého sbíral razítka za splnění disciplíny a aktivity.



Vrcholem programu bylo usednout za volant skutečného autobusu a pod dohledem instruktora si jej vyzkoušet.



Některé děti překvapily odvahou i šikovností – ovládní velkého stroje zvládaly jako zkušení řidiči.





Mechanici z dílny StíBusu připravili praktické úkoly a ukázali dětem, jak funguje servis autobusů.



Velkou oblibu si získala dráha z vyřazených pneumatik, kde děti skákaly a soupeřily o nejrychlejší čas.



Děti si vyzkoušely práci s nářadím i jednoduché opravy a zjistily, jak funguje technika v praxi.



BESIP představil dětem pravidla silničního provozu zábavnou formou. Malí účastníci si ověřili, co už znají.



Zábavnou formou si osvojily zásady bezpečného chování v provozu, třeba při jízdě na křižovatce.



Jihočeská centrála cestovního ruchu představila tipy na výlety a krásná místa v jižních Čechách.



Paní policistka otevřela služební auto, zapnula majáky a dětem vysvětlila, co všechno k jejich práci patří.



U hasičů oblékli děti do výstroje a nechali je poznat, jak těžká je práce v uniformě a helmě.



V plné výstroji běhaly po dráze, soutěžily v úkolech a za potlesku si zkusily roli opravdových hasičů.



Kreativní zóna nabídla skládačky, puzzle i deskové hry – místo, kde se fantazie spojila se zábavou.



Děti vyráběly vlastní placky a hrály deskové hry. Nakonec si odnesly originální upomínky na celý den.



Děti společně skládaly velký kartonový 3D model autobusu StiBus a ukázaly tak svůj důvtip i šikovné ruce.



V Safari Resortu mohly děti pozorovat lamy, velbloudy i pštrosy a užít si blízké setkání s více než 25 druhy zvířat.



Hřiště Safariště nadchlo trampolínami, lanovkou, tobogánem, prolézačkami, houpačkami a dalšími atrakcemi.



Všichni si našli to své – od sportovních atrakcí až po klidné koutky na odpočinek a objevování.



V nejdelším kloubovém autobusu v jižních Čechách vznikla galerie obrázků na téma „autobus a zvířátka“.



Každá škola přivezla soutěžní obrázek, který byl vstupenkou na akci i součástí výstavy v autobusu.



A pak už se přiblížilo slavnostní ukončení tohoto Dne se StiBusem.



Před závěrečným vyhlášením vítězů se areál zaplnil nadšenými dětmi, které netrpělivě čekaly, jak to celé dopadne.



Vyhlášení výsledků soutěže bylo velkolepé. Vítězný tým ze ZŠ Velešín vyhrál projíždku v Offroad Safari.





Než vyrazily domů, musely si děti nechat potvrdit vlastní „řidičák“ – odměnu za splněné úkoly a nasbíraná razítka.



Čas rozloučení se přiblížil. Děti nastupovaly do autobusů plné zážitků, smíchu a nových dojmů z celého dne.



Akce se vydařila, tak snad za rok znovu.

FOTO: ALEŠ REJNART



Toulava srdce Čech

Už samotný název napovídá, co je zdejší největší předností: možnost volně se toulat, objevovat krajinu vlastním tempem, nechat se vést zvědavostí i náhodou a prožít cestování jako zážitek, nikoliv jen přesun z místa na místo.



T

oulava je jako stvořená pro ty, kdo hledají pestrou dovolenou bez davů, zato s hlubokým ponořením do české tradice, přírody a historie. Najdete tu romantické zříceniny hradů, majestátní kláštery, malebné vesničky i města s bohatou minulostí. Krajina je přirozeně členitá a protkaná sítí turistických a cyklistických tras, které vás zavedou nejen k pamětihodnostem, ale i k méně známým zákoutím, kde se čas téměř zastavil. Toulava je ideálním místem i pro rodinné výlety, ať už míříte do přírody, do ZOO Tábor, na naučné stezky nebo do interaktivních muzeí a zábavních parků, které zabaví malé i velké.

Co Toulavu činí ještě výjimečnější, je její autenticita – zdejší lidé drží při životě řemesla svých předků, věnují se gastronomii se zapojením lokálních surovin a vítají návštěvníky jako milé hosty. Region je navíc výborně dostupný – z Prahy jste zde za necelou hodinu a z jiných částí republiky stejně pohodlně. Přesto tu vládne klid a přívětivost, jakou v rušných turistických centrech často nenajdete.

TÁBOR – HISTORIE, KTERÁ STÁLE ŽIJE

Srdcem Toulavy je bezpochyby Tábor – město, jehož jméno je neoddelitelně spojeno s husitským hnutím a odkazem Jana Žižky. Historické jádro s typickými křivolakými uličkami, gotickými a renesančními domy a spleť středověkého podzemí vypráví příběhy hrdinů, víry i bojů za spravedlnost. Místní Husitské muzeum, které sídlí v monumentální budově staré radnice, je jedinečným zážitkem i pro ty, kdo běžně historii nevyhledávají.



STÁDLECKÝ ŘETĚZOVÝ MOST – TECHNICKÝ KLENOT V SRDCI PŘÍRODY

Uprostřed klidné jihočeské krajiny, obklopený lesy a šuměním řeky Lužnice, se klene Stádlecký řetězový most – poslední dochovaný empírový řetězový most v České republice.

Ten je nejen cennou památkou mostního stavitelství, ale také romantickým výletním cílem, který propojuje historii s přírodou.

MOST DUHA

Jen pár kilometrů od Stádleckého mostu najdete další technickou lahůdku – slavný most Duha, oficiálně zvaný Bechyňský most. Tento elegantní železobetonový oblouk, dokončený v roce 1928, se klene ve výšce téměř 50 metrů nad údolím řeky Lužnice a propojuje město Bechyně s okolním světem.



MILEVSKO – DOMOV ČESKÝCH MAŠKAR A ŽIVÝCH TRADIC

Město Milevsko je právem považováno za domov českých maškar – právě zde se každoročně koná jeden z nejstarších a největších masopustních průvodů u nás. Tradiční masky, hudba, tanec a jarmareční veselí proměňují ulice ve scénu plnou barev, radosti a folklórního bohatství, které si město s hrdostí uchovává.



STEZKA ÚDOLÍM LUŽNICE – ČESKÝ KLENOT MEZI EVROPSKÝMI DÁLKOVÝMI TRASAMI

Stežka údolím Lužnice je první pěší trasa v Česku, která získala prestižní evropskou certifikaci Leading Quality Trails – Best of Europe, čímž se zařadila po bok těch nejlepších turistických stezek kontinentu. Na 55 kilometrů vás provede malebným údolím řeky Lužnice, kde se střídají hluboké lesy, skály, staré mlýny, zříceniny a výhledy, které berou dech. Trasa je rozdělena do čtyř pohodlných etap a spojuje dvě historická města – Tábor a Bechyni. Je ideální pro vícedenní putování i kratší výlety, které propojí krásu přírody s dotekem historie a klidnou atmosférou jihočeského venkova.

ZŘÍCENINY TOULAVY – TICHÁ SVĚDECTVÍ MINULOSTI

Kozí hrádek, Borotín, Choustník...Toulava je doslova posetá zříceninami hradů, které vyprávějí příběhy rytířů, poutníků, ale i obyčejných lidí, kteří zde žili dávno před námi. Většina z nich stojí na skalnatých ostrozích, ukrytá v lesích nebo s výhledem na řeku, takže samotná cesta k nim bývá stejně poutavá jako místo samotné. Navíc často leží v blízkosti turistických tras, cyklostezek nebo přírodních rezervací, takže je můžete snadno začlenit do delšího putování krajinou.



PODÍVAT SE NA ONEN SVĚT – A VRÁTIT SE S VÝHLEDEM

Řekne-li se „Onen svět“, většina z nás si představí něco tajemného, vzdáleného a možná trochu konečného. Ale v Toulavě to znamená úplně něco jiného – Onen Svět je totiž jméno turistické chaty a místa, odkud se vám naskytne jeden z nejhezčích výhledů široko daleko. Jen kousek od obce Kovářov na pomezí jižních a středních Čech se tyčí Langova rozhledna, dřevěná věž postavená na zalesněném hřebeni Hrby. Je vysoká 15 metrů a když vystoupáte na její nejvyšší vyhlídkovou plošinu, odmění vás panoramatem, které sahá od Orlické přehrady přes Brdy, Temelín až po vzdálené vrcholky Alp, pokud vám počasí přeje.



ŽIDOVA STROUHA

Je jedním z nejmalebnějších přírodních zákoutí v oblasti Toulava, nacházející se nedaleko Bechyně. Tento potok, dlouhý přibližně 20,5 km, vytváří na svém dolním toku romantické kaňonovité údolí lemované mohutnými skalními masivy a jeskyněmi. Podél Židovy strouhy vede žlutá turistická značka, která Vás provede celým údolím. Cesta je však náročnější, neboť potok je nutné několikrát přebrodit. Doporučuje se tedy výlet plánovat za suchého počasí a vybavit se vhodnou obuví.

SAKRÁLNÍ TOULAVA – KRAJ VÍRY, TICHÁ A ARCHITEKTONICKÝCH POKLADŮ

Toulava je také místem hluboké duchovní historie, která zanechala v krajině stopy v podobě působivých církevních památek. Kláštery, poutní místa i nenápadné venkovské kostely, ti všichni vyprávějí o víře, odvaze i řemeslné dovednosti generací před námi. Milevsko a jeho nejstarší klášter jižních Čech, poutní areál Klokoty nebo Bechyně, kde se skrývá františkánský klášter s gotickým kostelem.



Všechna tři místa spojuje Poutní stezka Toulavy. Můžete si vyzvednout kredenciál poutníka a v cíli památeční certifikát.

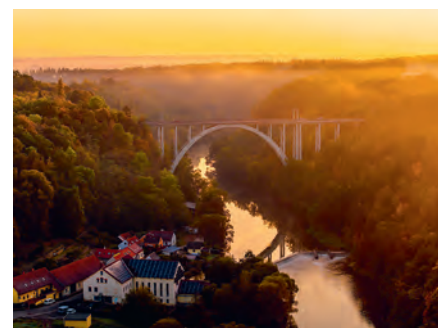


Připojte se ke hře a vyzvedněte si svou kartu

PRO RODINY

Nudit se tu nebude ani rodina na dovolené. Řadu míst, kam se s dětmi můžete vydat jako je tábořské Muzeum čokolády, či Muzeum LEGA, Kozí hrádek, nebo Zeměráj u Kovářova, spojuje turistická hra TouLOVEkarta. V ní sbíráte na více než 50 místech kartičky tajemných bytostí a území. Když získáte alespoň tři, dostanete karetní hru, do které můžete sebrané karty zapojit.

Když na toulky, tak do Toulavy. ■



Více informací na www.toulava.cz

K

de najdete místa jako Ďáblova prdel, Kaproun, muzeum samorostů nebo kraj, kde se zrodil slavný „grázl“ Johann Georg Grasel? Právě v České Kanadě – v tajemném a krásném koutě jižních Čech. Čekají vás tu značené stezky pro pěší i cyklisty, lesy, rybníky a písčiny ke koupání. Skvělé místo na výlety, toulky i odpočinek. Oblíbený pochod Kanadský tulák se tu koná dvakrát do roka – ideální příležitost poznat tuhle krajinu naplno.

Navštivte malebné Slavonice s renesančními sgrafity, Novou Bystřici s muzeem veteránů, nebo Kaproun, kde se podle legendy z vlaku „ztratil“ Jára Cimrman. Nedaleko najdete i pohádkový zámek Červená Lhota nebo Jindřichův Hradec, který Vás vezme za srdce.

Objevte Českou Kanadu – kraj, kde je příroda blízko a každé místo má svůj příběh.

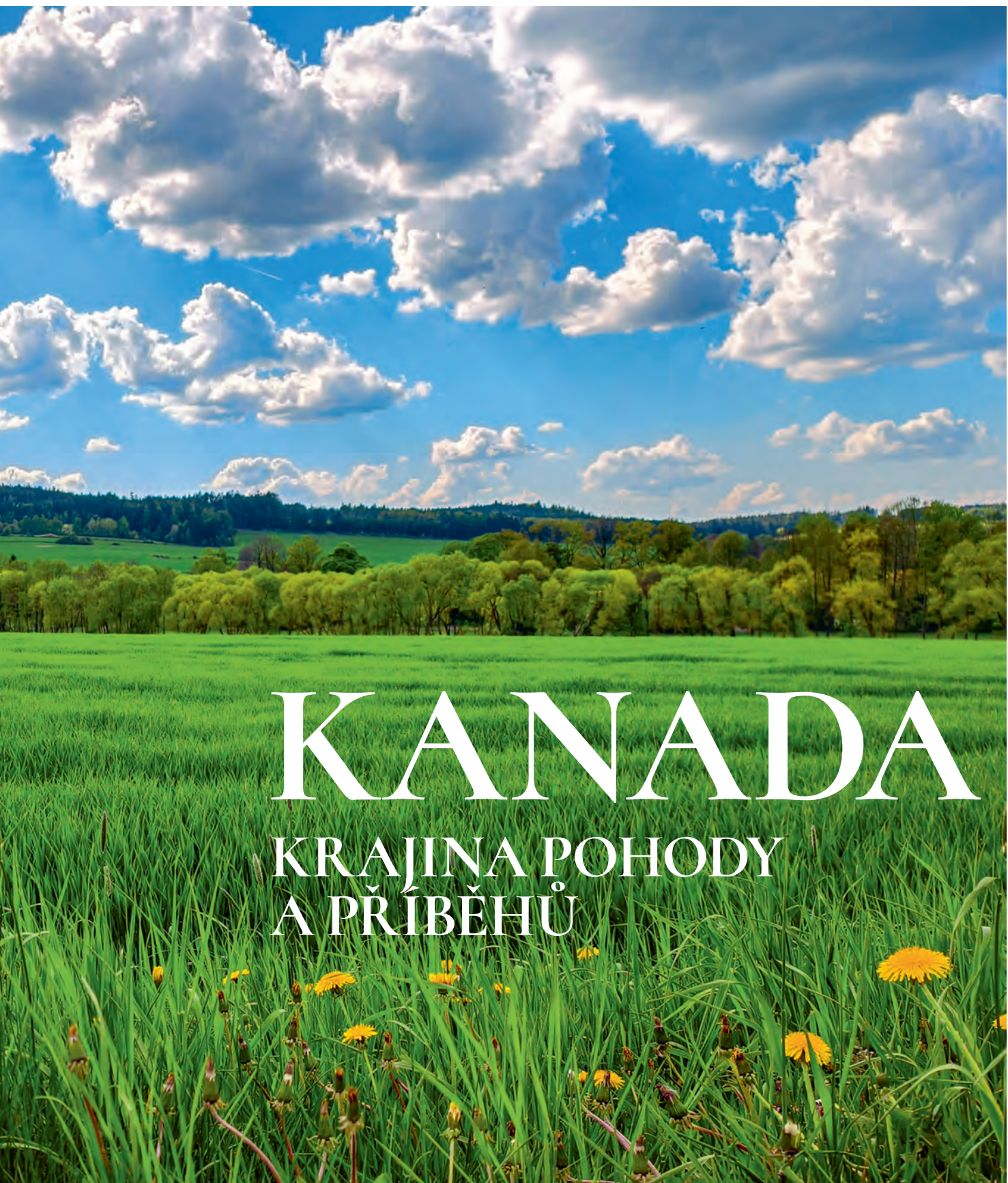
DAČICE – KDE JINDE MAJÍ POMNÍK KOSTKY CUKRU?

Víte, kde se zrodil jeden z nejpraktičtějších českých (a vlastně světových) vynálezů? V Dačicích, malebném městě v srdci České Kanady! Právě tady totiž v roce 1843 vymyslel lékárník Jakub Kryštof Rad kostku cukru – aby ulehčil své manželce každodenní porcování těžkých homolí.

Dnes se na tento sladký příběh můžete podívat zblízka – navštivte unikátní Muzeum kostky cukru, které přibližuje nejen okolnosti vynálezu, ale i život v Dačicích v 19. století. Pomníku kostky cukru – najdete přímo v centru města, nedaleko klasicistního zámku Dačice a krásného zámeckého parku.

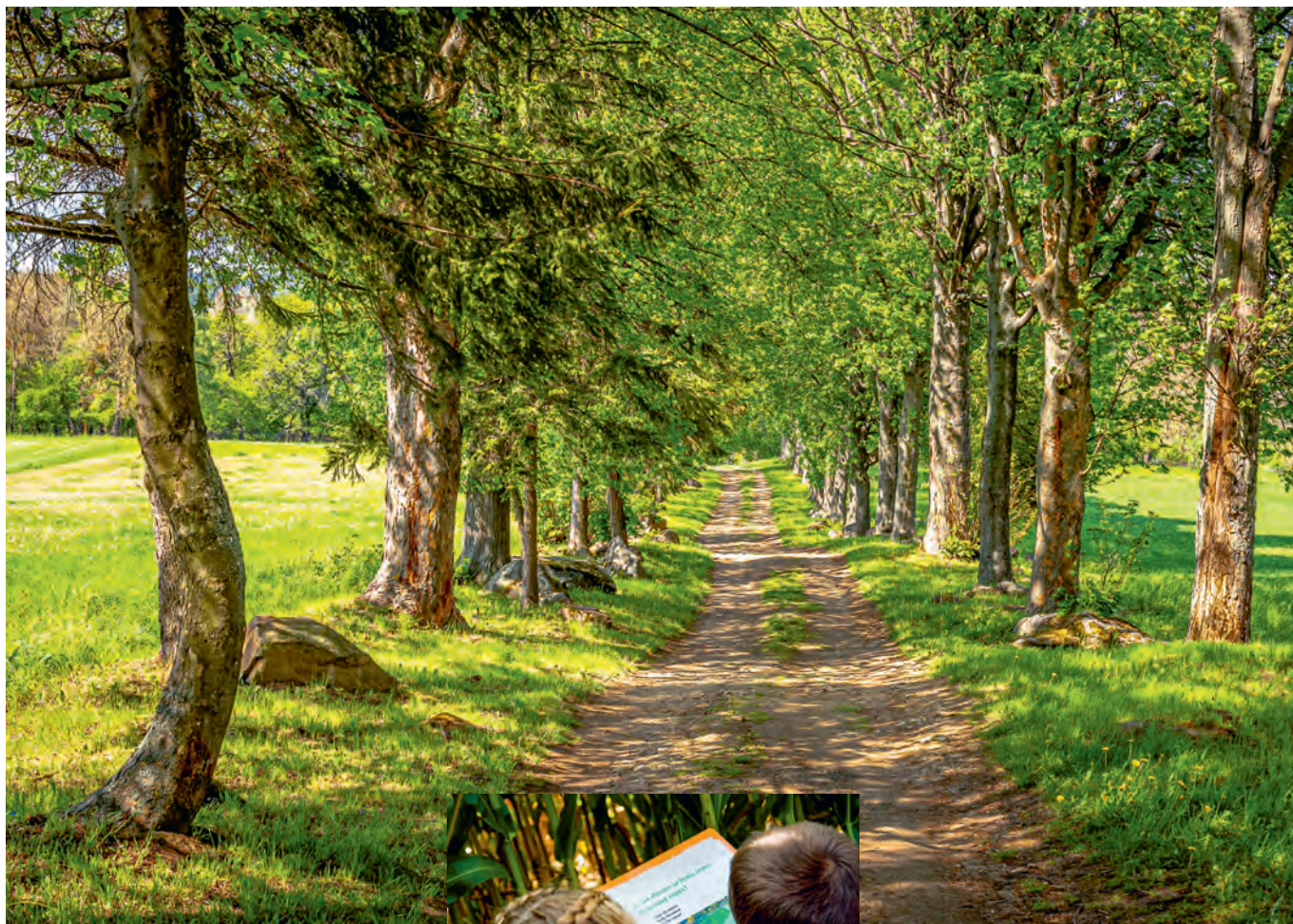
Ale Dačice nejsou jen o cukru! Čeká tu na vás příjemná kavárenská atmosféra, architektura ve stylu empíru, i romantické procházky. Udělejte si sladkou zastávku právě tady – v místě, kde se psala cukrová historie.





KANADA

KRAJINA POHODY
A PŘÍBĚHŮ



ĎÁBLOVA PRDEL

V hlubokém lese u rybníka Zvůle na pomezí osad Terezín, Nový Svět a Valtínov je ukrytý mohutný žulový balvan s typickým tvarem, který připomíná... no ano – lidé ho pojmenovali po svém! Ďáblova prdel. Dostanete se k němu 3 km dlouhou naučnou stezkou vedoucí od parkoviště Valtínov přes rozhlednu U Jakuba a malebné rybníky. Procházka je nenáročná, vhodná i pro děti – navíc je na trase lesopark s hřišti a naučnými panely.



ČESKÁ KANADA BAVÍ I DĚTI

Česká Kanada je ideální i pro malé výletníky – čeká je tu dobrodružná razítkovací hra s omalovánkami. Pracovní list získáte u atraktivit, v infocentrech nebo na vybraném ubytování. Stačí sbírat razítka a za odměnu si vyzvednout malý dárek v infocentru (např. Jindřichův Hradec, Dačice, Nová Bystřice, Slavonice). Zábava, objevování i památka na výlet – všechno v jednom!



KANADSKÝ TULÁK – POCHOD ČESKOU KANADOU

Dvakrát do roka můžete Českou Kanadu zažít trochu jinak – v pohybu, s batohem na zádech a dobrou náladou. Tradiční pochod Kanadský tulák nabízí trasy různé délky, krásné výhledy i lesní ticho.

ČESKÁ KANADA Z PTAČÍ PERSPEKTIVY

Vyšlápněte si nad stromy a podívejte se na Českou Kanadu z výšky. Čeká vás třeba rozhledna U Jakuba s výhledem na lesy a rybníky, věž v Dačicích nebo městská věž ve Slavonicích.

Ať už jste na výletě s rodinou, nebo si jen chcete oddechnout s krásným výhledem, tady budete mít krajinu jako na dlani.

Více informací na www.ckanada.cz



JINDŘICHŮV HRADEC – MĚSTO ZÁMKŮ, LEGEND A REKORDŮ

Srdcem České Kanady je Jindřichův Hradec – město, kde se setkává historie s kouzlem pohádek. Dominantou je rozsáhlý renesanční zámek, třetí největší v Česku, který se tyčí nad hladinou rybníka Vajgar

Určitě nevynechejte Krýzovy jesličky – největší mechanický betlém na světě, zapsaný v Guinnessově knize rekordů. Punčochářský mistr Tomáš Krýza věnoval jeho výrobě více než 60 let. Jesličky obsahují 1398 figurek lidí a zvířat, z nichž se 133 pohybuje.



ČERVENÁ LHOTA – ZÁMEK JAKO Z POHÁDKY

Jeden z nejfotogeničtějších zámků v Česku stojí uprostřed rybníka, přístupný po kamenném mostě – to je Červená Lhota. Pohádkové kulisy z něj udělaly oblíbené místo filmařů – natáčela se tu třeba legendární Zlatovláska, O zatoulané princezně nebo Princezna na hrášku.



Projděte se zámeckým parkem, projedte se na loďce kolem zámku a nechte se přenést do světa pohádek.

ZVÍŘATA ZBLÍZKA – FARMY A ZOO V ČESKÉ KANADĚ

Bison Ranch, Zoo na Hrádečku nebo Kozí farma v Peníkově – Česká Kanada nabízí spoustu míst, kde si na zvířata nejen podíváte, ale zažijete je opravdu zblízka. Od majestátních bizonů, přes exotická zvířata až po domácí kozy a čerstvý sýr.

Skvělý tip na rodinný výlet plný zábavy, chuti a zážitků v přírodě.

PEVNOSTNÍ AREÁL SLAVONICE

Kousek vojenské historie Československa z let 1935–1938. Jde o ukázkou lehkého opevnění – takzvané řopíky – s 11 zrekonstruova-

nými bunkry a téměř 200 metrů protitankových a pěchotních překážek.

Projděte si naučnou trasu (přibližně 3 km) s 13 zastaveními, která přibližují okolnosti stavby opevnění i situaci na Slavonicu před válkou. Trasa zvládnou i rodiny s dětmi.

ČESKÁ KANADA VÁS CHYTNE – ZŮSTAŇTE DÉLE

Projděte se lesem, vylezete na posed, rozhlédnete se... a řeknete si: „Tady bych klidně zůstal.“ A můžete! V České Kanadě najdete stylové ubytování přímo v přírodě – od romantických glampingových stanů, přes dřevěné chatky, až po Treehouse v korunách stromů.

Třeba v Penzionu Blanko nebo u rybníka Zvůle – spánek pod hvězdami s pohodlím a duší. Když vás krajina chytne za srdce, není kam spěchat. Zůstaňte a užijte si ji naplno. ■



Trolejbusový provoz v Gmündu

Rádi bychom na stránkách našeho občasníku postupně představili čtenářům některá zajímavá témata z dopravní historie v našem jihočeském regionu, která (nejen) zde dodnes v jakékoliv formě zanechala svoje stopy. Jedním takovým bezesporu pozoruhodným objektem býval malý, ale svého druhu unikátní trolejbusový provoz ve vitorazském městečku Gmünd.

TEXT: RICHARD PIROUTEK



Dnes v Gmündu arcivévoda Rainer slavnostně otevřel první automobilovou trať s elektrickým trolejovým vedením v Rakousku... Elektrická vozidla nemají zdroj energie v podobě baterií, elektrická energie je jim – stejně jako vozům elektrické tramvaje – dodávána trolejovým vedením. Samotná cesta proběhla bezchybně a arcivévoda i všichni ostatní účastníkové byli naprosto spokojeni. Arcivévoda opakovaně vyjádřil uznání za příjemnou a tichou jízdu (Gmünder Zeitung 16. 7. 1907).

Cestujícím sloužil jen 9 let, přesto šlo o unikát, jehož okolnosti vzniku, zániku i originálního pojetí znovuzrození stojí za bližší seznámení.

PROČ ZROVNA GMÜND ?

Když na podzim 1869 dosáhla dráha císaře Františka Josefa (tzv. Kaiser Franz Josephs Bahn - KFJB) dolnorakouského města Gmünd, situovala své v té době moderně pojaté nádraží na „ideálním strategickém místě“, tedy pokud dáme za pravdu tvrzení vojenského aparátu, který měl na výstavbu železnic klíčový vliv, posílený navíc porážkou Rakouska v Prusko-rakouské válce. Po prohrané bitvě u Hradce Králové v roce 1866 byla generalita přesvědčena o případné nutnosti šikování pluků v nezastavěném prostoru mezi nádražím a městem. Důvodem výběru tohoto místa byla ale i jistá bezohlednost k osobní dopravě při výstavbě této železnice. Koncesionáře totiž hnala hlavně motivace propojení Vídně s Chebem v souvislosti s těžbou uhelných zásob z plzeňské pánve, aby

bylo možné jednak zásobovat vnitrozemí, ale také uhlí vyvážet přes Cheb napojením na německé tratě do přístavů Bremerhaven nebo Hamburg. Ostatně o zájmech podnikatelů (mimochoodem v čele s Janem Adolfem II. ze Schwarzenberku, který už takto postavil několik tratí v Lombardii a okolí Benátek), vypovídají písemné protesty místních obyvatel, když se bez ohledu na ně vyhnula např. Písku, nebo Vodňanům. Pokud již existoval zájem na nějaké osobní dopravě, pak to byly přímé vlaky

spojující Vídeň s lázeňskou oblastí v dnešních západních Čechách. Např. Mariánské Lázně se takto staly po mnoho let cílovou stanicí některých lůžkových kurzů z mnoha míst monarchie.

Nádraží, které tvořilo po připojení pražské větve KFJB a vitorazských úzkorozchodných tratí NÖLB (Niederösterreichischen Landesbahnen – Dolnorakouské státní dráhy) do Litchau a Gross Gerungs důležitý uzel, se tedy ocitlo téměř 2,5 km od města, což by se dnešním ja-

C

bus pro potřeby svých hostů nemohl zdaleka pokrýt veškerou poptávku. Jen málokdo stál o 30 minut dlouhý pochod se zavazadly v jakémkoliv počasí, a tak se cestující hledající nocleh orientovali spíše na služby, které nabízela nově vzniklá část města situovaná kolem nádraží (řečená Cmunt, tedy pozdější České Velenice).

Něco takového samozřejmě nemohlo vyhovovat „tradičním“ podnikatelům v centru, a tak se v roce 1906 rozhodl magistrát jednat, a s cílem podpořit příliv turistiky a stabilizovat ekonomiku města přistoupil k tehdy velmi odvažnému řešení.

PROGRESIVNÍ ZAČÁTEK

Po dvaceti letech rozvoje elektrické traktce a jejího využití v městských a příměstských službách se i v Gmündu začalo uvažovat o tramvajovém provozu, který by jednou provždy vyřešil problém dostupnosti příliš vzdáleného nádraží. Takový provoz zdejší radnice

ale nedokázala zaplatit a po různých úvahách zahrnujících i tlak obyvatel na zachování pouze koňských povozů, naopak přistoupila k progresivnímu řešení pomocí tehdy ještě velmi horkého vynálezu - trolejbusu. Ten v zásadě vyžadoval investice pouze do výstavby vrchního vedení, což se ukázalo cenově příznivější, takže se 25. září 1906 rozhodl magistrát pro realizaci takové dráhy, a stal se tak provozovatelem „dopravního“ obecně prospěšného podniku, který byl svého druhu prvním na dnešním Rakouském

i Českém území, resp. na území tzv. Předlitavska. (Ještě starší byly provozy v Popradu v uherské části monarchie a také v Hermannstadt - dnešním rumunském Sibiu).

Využil přitom nabídku společnosti *Mercedes-Electrique* z Paříže, která se zavázala podle smlouvy z 15. prosince 1906 „v obci Gmünd v Dolních Rakousích vybudovat 2,7 km dlouhé trolejové vedení pro automobily mezi vlakovým nádražím v Gmündu a gmündským náměstím v centru a k dodání osobního vozu



Snímek interiéru repliky trolejbusu TMC 1907 při jeho prvním představení 21. července 2016.

zykem dalo vyjádřit pojmem „mimo docházkovou vzdálenost“. Po výstavbě železničních dílen se význam Gmündu dále zvýšil natolik, že zde bylo možné rozvinout celou řadu služeb včetně těch ubytovacích a doprava potenciální klientely, ale i místních občanů koňskými povozy, se ukázala jako těžkopádná a nepružná. Zastávka blíže městu Gmünd-Böhmzeil byla k dispozici pouze na úzkorozchodné dráze do Litchau, a dvakrát až třikrát denně místními hoteliéry vypravovaný koňský omni-

typu *Lohner*“. Cena celého projektu byla stanovena na 33 000 korun rakouských, a nejspíše do 3 let měl být celý provoz odkoupen městem Gmünd. Do té doby byl tedy celý systém v majetku dodavatele. Kupní cena měla být úročena sazbou 4% ročně až do smluvného data nákupu a polovina ročního provozního výdělku měla být vyplacena společnosti *Mercedes-Electrique*.

Stavební práce začaly na jaře roku 1907, do června byly dále postaveny dřevěné stožáry a nataženo trakční vedení. Trať o nejvyšším sklonu 40 promile vedla z hlavního náměstí po mostě přes Lužnici ve čtvrtí Böhmzeil a dále dnešní třídou Čsl. legií až k hlavnímu nádraží. Vozovna pro dva vozy byla postavena na Schlemser StraÙe vedle radnice, kam



Nová nádražní budova, která v Českých Velenicích slouží cestujícím dosud včetně stále funkční nádražní restaurace. V popředí jsou patrné sloupky trakčního vedení trolejbusové trati.

Obyvatelstvo Gmündu bylo poněkud skeptické k trolejbusům, které nesměly jezdit rychleji než 15 km/h, ale brzy se přesvědčilo, že jsou „opravdu bez kouře, zápachu a hluku“.

byla natažena trolej v délce cca 300m. Pro napájení vozidla bylo zvoleno napětí 440 V stejnosměrného proudu, které bylo přivedeno z elektrárny, kterou provozoval pan Hubert Fichtinger, 600 metrů dlouhým přívodním vodičem. Napájecí bod byl situován zhruba v polovině celé trati. Dnešní terminologií tzv. pevná trakční zařízení dodala společnost *Mercedes-Electrique-Stoll* z Paříže, vozidlo pak *Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft* z Wiener Neustadtu.

DAIMLER-STOLL

Na tomto místě by bylo vhodné, abychom přiblížili čtenářům obě dodavatelské firmy, resp. jejich vztah a provázanost. Výrobci vozidel již v té době šéfoval známý rodák z Vratislavic nad Nisou Ferdinand Porsche, který předtím od roku 1898 pracoval v c. & k. dvorní továrně na výrobu kočárů Lohner. Zde se mu podařilo vyvinout a prosadit technologii později známou jako systém Lohner-Porsche, který spočíval zejména v umístění elektromotorů vozidel o výkonu 2,5 koní do nábojů předních kol automobilů. V době na přelomu století, kdy byly benzínové pohony teprve v plenkách, sklízel se svým vynálezem mnoho úspěchů. Složitě dobíjení akumulátorů však přimělo vynálezce také ke kombinaci benzino-elektrického vozu, kdy benzínový motor vyráběl elektřinu pro pohon trakčního soustrojí.

Později v roce 1906 skoupil veškeré Porscheho patenty vlivný automobilový nadšenec Emil Jellinek. Tento pán tak dlouho přesvědčoval Gottlieba Daimlera o svých vizích (které se mu však dařilo i realizovat, a to nejednou i za vlastního přispění),

až se dostal do představenstva jeho společnosti. V této roli zakládá v Paříži více „kosmopolitní“ akciovou společnost *Société Mercedes Electrique*, která se měla stát výhradním zadavatelem elektromobilů pro společnost *Österreichische Daimler*. Jellinek nabídl Porsche mu dokonce místo technického ředitele této továrny, což Porsche bez výhrad přijal – práce u Lohnerů totiž narážela na finanční limity pro jeho výzkum. Daimler tedy pod vedením Porscheho začal vyrábět elektrické

a hybridní benzino-elektrické vozy. Později byl nucen přejít na čistě benzínový pohon, což sice zavinilo úpadek společnosti *Mercedes-Electrique*, jinak ovšem čekala Ferdinanda Porscheho v tomto oboru ještě závratná kariéra. To je však již jiný příběh, nyní se raději vraťme ke konstrukci vozů pro městský provoz v Gmündu.

Vztahy s firmou Lohner neměl Porsche nijak napjaté, takže zde dle zvyklostí nechal vyrobit mechanickou část jednoho a jak uvidíme později i druhého vozu. U sebe v *Daimleru* je vybavil trakčními motory umístěnými v nábojích předních kol, čímž odpadla potřeba jakýchkoli převodů, ozubených kol nebo diferenciálu, protože výkon byl na nápravu přenášen přímo.

Trolejové vedení tvořené dvěma měděnými dráty bylo zavěšeno na dřevěných sloupech, případně ukotveno s pomocí izolátorů na některých domech. Sběr proudu byl podle systému Stoll zajištěn vozíkem pojíždějícím po obou trolejových drátech za pomoci čtveřice rolen. Přítlak rolen k drátu zajišťovaly pružiny a celý vozík byl pak zatížen zavěšeným kulovým závažím. Při jízdě se podle potřeby odvíjel a navíjel 12m dlouhý kabel z bubnu zavěšeného v přední části vozidla, což umožňovalo otočení vozidla prakticky na kterémkoliv místě. Vodič byl s vozem propojen pomocí zásuvky, takže pokud by se na trati setkaly dva vozy, jednoduše by se přepojily zásuvky, a po takovéto „výměně“ sběrače by každý vůz pokračoval dál v jízdě.

Dále můžeme v technickém popisu citovat z díla Otto Luegera „Encyklopedie veškeré techniky“ z roku 1910: „Z lanového bubnu je energie přiváděna do dvou motorů o výkonu 20 koní namontovaných v zadních kolech prostřednictvím regulátoru se šesti rychlostmi, z nichž první tři jsou zapojeny sériově a poslední tři paralelně... Vozy jsou vybaveny jednoduchými plnými gumovými pneumatikami vpředu a dvojitými plnými gumovými pneumatikami vzadu. Mají dvě nezávislé nášlapné brzdy působící na zadní kola a navíc elektrickou zkratovou brzdou se třemi brzdovými stupni, která umožňuje téměř okamžité zastavení“.

Oproti tomuto popisu můžeme dodat, že oba gmündské vozy měly motory namontované v kolech předních.

Systém Daimler-Stoll se uplatnil v relativně hojném počtu provozů, např. v nedalekých Českých Budějovicích, kam byly rovněž dodány dva podobné vozy, ale i v dalekém Alžírsku nebo dokonce v Jižní Africe.



ZAČÁTKY PROVOZU

Během zkušebního provozu, který byl zahájen 9. července 1907, se vozidlo představilo místním prý k jejich plné spokojenosti. Obsaditelnost činila 10 míst k sezení a 8 ke stání, čímž se příliš nelišilo od původního povozu, vozidlo však bylo oproti prvotní nedůvěře chváleno zejména pro svojí tichost při jízdě. Ještě 13. července bylo stanoveno, že vozidla nesmí při pohybu po městě překročit rychlost 15 km/h. Samotné zahájení provozu pak připadlo na 16. července 1907. Zahajovacího ceremoniálu se zúčastnili inženýr Hans-Ludwig Stoll, který vozidlo i řídil, starosta města Berger, drážní inspektor Baumann, poštovní úředník Alteneder, jako zástupce císařské rodiny byl pozván arcivévoda Rainer, gmündští hoteliéři Aßmann a Hackl a další hosté. Toho dne však nepanovalo příznivé počasí, vydatné deště rozmáčely nezpevněné silnice a řeka Lužnice se na některých místech dokonce vylila ze břehů. Ceremoniál byl tedy k nelibosti zástupců magistrátu značně zkrácen a vůz se vydal na zhruba dvacetiminutovou jízdu z náměstí k nádraží, kde zastavil v 11 hodin. Po krátké přestávce a prohlídce vozu se procesí vrátilo zpět na náměstí. Vliv počasí na jízdu zmíněn

není, patrně tedy po cestě nedošlo k žádné nepříjemnosti.

Ihned poté začal pravidelný provoz. Denně od 5.35 do 20.50 hodin vyrazilo v každém směru 16 spojů, některé však jezdily jen k hotelům výše zmíněných hoteliérů. Všechny spoje jezdil pouze jeden vůz, což se ukázalo pro jeho životnost jako neudržitelné, takže již v září 1907 byl objednan vůz druhý s úmyslem potřeby zálohy. Půjčku ve výši 18 500 korun od Městské spořitelny v Gmündu pro zakoupení druhého vozu schválil Dolnorakouský státní výbor s podmínkou, že splacení bude provedeno nejpozději do 10 let. Vůz dorazil v lednu 1908. Oproti prvnímu nebyl vybaven poštovním oddílem, čímž se zvýšila jeho obsaditelnost na 14 míst k sezení a 10 míst ke stání. Původně byl možný nástup a výstup cestujících z obou stran vozidla a nepotřebná strana byla přepažena závorou. Po roce 1909 byly však schůdky z levé strany odstraněny, vchod zaslepen a nahrazen pouze oknem.

S posílením vozového parku souvisí i přijetí výpomocného řidiče, kterým se již 19. září 1907 stal původně vyučený holič Heinrich Meister. Do této chvíle totiž provoz vystačil pouze se zaměstnanci společnosti Daimler. Heinrich

prý zůstal řemeslu věrný a při převzetí provozu městem dostal také tzv. definitivu. Druhým řidičem se stal p. Walter Hochwald, o kterém však záznamy nic bližšího neuvádějí.

Ale i když jsme řekli, že přeprava cestujících probíhala k plné jejich spokojenosti, bez problémů se neobešla. Jak uvádí *Gmünder Zeitung* z 27. července, tedy pouhých 11 dní po zahájení dopravy, disciplína cestujících nebyla valná: „V provozu s motorovým vozidlem... lze pozorovat chování veřejnosti, které ukazují na jejich nevzdělanost. U několika z nich došlo k pádu na obličej, protože se pokoušeli naskakovat nebo vyskakovat z vozu bez ohledu na jeho směr jízdy. Obecně by měl každý ve svém vlastním zájmu dbát zákazu naskakování a vyskakování. Zlomené nohy nebo paže, krvavé rány a zranění vnitřních orgánů, by mohly snadno ukázat na hazardování se životem. Mladší lidé možná takovou demonstraci své gymnastické hbitosti považují za obzvláště elegantní, starší muži naopak chtějí ušetřit co nejvíce času. Riskují však stokrát více, než by mohli získat. Zvláště když je stupačka kluzká – tedy za deštivého počasí – je to velmi nebezpečné! Také nedávejte desetikorunu, aby řidič musel vrátit devět korun

a devadesát haléřů, to není hezké“.

Že město zvolilo funkční řešení dokazuje bilance za první rok provozu, kdy se předpokládaných 24 000 přepravených cestujících vícenásobně překročilo a jejich počet dosáhl až 90 000. V roce 1909 byla trať dokonce prodloužena k nové nádražní budově, která byla postavena v rámci rekonstrukce celého nádraží. Původní cca 100 m dlouhý úsek byl zrušen a trasa v nové délce 800 m byla přeložena přes několik přejezdů úzkorozchodné dráhy do Litchau k nové budově. Celková délka tratě byla poté 2,880 km.

PRVNÍ POTÍŽE

Po rozšíření provozu se už ale bohužel setkáváme s méně příznivými zprávami. Protože město zřídilo provoz jako neziskovou společnost, bylo stanoveno, jak jsme již uvedli, extrémně nízké jízdné 10 haléřů. I když bylo v roce 1909 v souvislosti s prodloužením trati zvýšeno (resp. upraveno pro místní, dělníky, dětské a pro cizince, kteří platili nejvíce – 30 haléřů), provozní náklady se z takových tržeb

zdaleka nedařilo pokrýt. Jak píše starosta Hinek v dopisu pro Státní výbor arcivévodství rakouského v Emmu z 21. června 1909: „Velká část těchto provozních nákladů jest způsobena nebezpečnou cestou naprosto nevhodnou pro gumové pneumatiky, což ještě více podporuje neznalost personálu, když dovoluje vůz cestujícími přetížít“.

Proti překročení povolené nosnosti bylo tedy vydán předpis zakazující překračovat povolený počet cestujících a také hlavní spojovací silnice (dnešní třída Čsl. legií) byla ještě do konce roku 1909 za peníze města zpevněna.

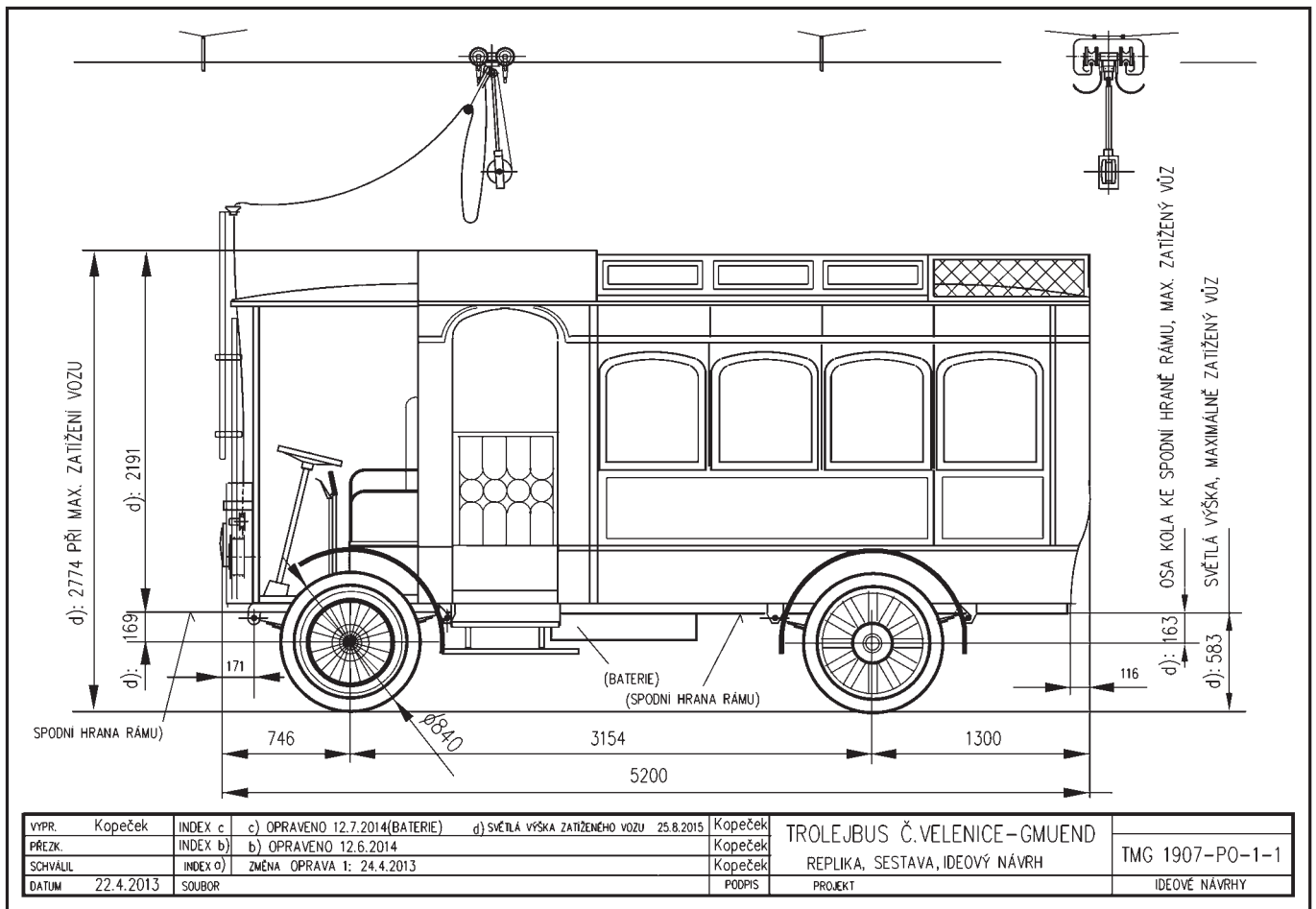
Problémem však bylo i vlastnictví celého provozu dodavatelem, když město nemělo na řízení oprav jak vozů, tak i infrastruktury žádné dispoziční právo. Ve vidině snížení nákladů a větším přehledu o provedených opravách, ale také s vyhlídkou na povinnost odkoupit celý systém od dodavatele nejpozději v červenci 1910, se magistrát pokusil najmout mechanika. Pozoruhodné je, za jakých podmínek. Konkurs byl vyhlášen v září 1909

a požadavky na pozici bylo odpracovat 88 hodin týdně od 5:00 do 22:00 za mzdu 1200 korun rakouských. Uchazeč měl mít uzavřené pojištění a měl nárok na ošacení, tedy uniformu. Autor nedokáže posoudit, jak moc to byly „výhodné“ podmínky na tehdejší dobu. nepodařilo se však dohledat, zda byla tato pozice obsazena a kým. Je možné, že to mohl být i jeden ze dvou výše jmenovaných řidičů.

Situace se však vyvíjela spíše opačným směrem. Ještě do konce roku město muselo pro chystané odkoupení provozu požádat o půjčku 60 000 korun, aby kromě samotného odkupu mohlo konsolidovat i dříve vzniklé dluhy. Státní výbor však se schválením nepochopitelně dlouho otálel a půjčku schválil až téměř po dvou letech 10. prosince 1911! Do té doby bylo město nuceno platit dodavatelům tedy i úroky z prodlení. V lednu 1910 musela dále městská rada při zasedání v hostinci „Brandeis“ konstatovat, že za rok 1909 se provoz dostal do ztráty 8000 korun. Starosta Hinek uvedl, že se v dalším roce při zvýšení cen za energii a servisu oprav ještě zvýší o 50 %,

Vzácný snímek, na kterém jsou zdokumentovány oba gmündské vozy by pořízen před vozovnou v roce 1909





Výkres Jana Kopečka, který sloužil jako hlavní podklad k výrobě repliky

a že v takové situaci je nutné buď zvýšit cenu jízdného minimálně o 60 %, nebo zastavit provoz. V hlasování na toto téma se tedy celá rada postavila proti zvýšení cen a rozhodla se provoz pohřbit.

V bouřlivé diskuzi se ještě ale nakonec podařilo nalézt jisté řešení, a to v „pronájmu“ infrastruktury soukromému subjektu. Tímto subjektem se stal nám již známý hoteliér Franz Aßmann, který proti kauci 2000 korun získal infrastrukturu do pronájmu od 1. února 1910 na jeden rok za 200 korun rakouských. Jak píše *Gmünder Zeitung* 29. května 1912, tento krok se v očích veřejnosti ukázal jako účelný: „Od doby, co je dráha v rukou p. Aßmanna lze pozorovat, že k narušení provozu dochází jen zřídka, je tedy spolehlivou spojnici mezi státními a regionálními stanicemi a centrem města. Skutečnost, že je dráha v soukromých rukách vypovídá o ziskovosti, když ne velký, tak alespoň malý zisk jistě generuje, zatímco

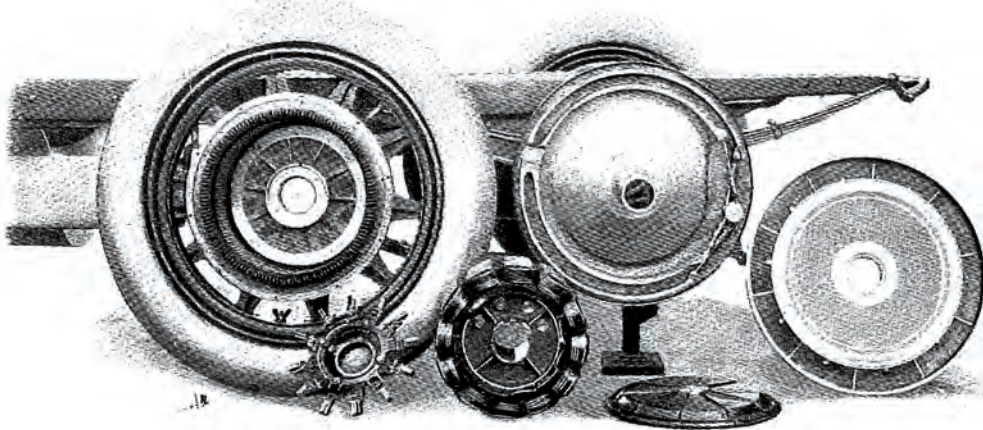
v časech městského provozu..., který vždy zůstával vůči zisku pasivní“. Hoteliér, který se věnoval i podnikání ve spedičních službách, mohl tedy výdaje pokrýt menším ziskem, avšak pravděpodobně jen proto, že město jako vlastník zařízení bylo plně zaměstnáno splácením svých půjček a pronájem mu zajišťoval snížení vlastního rozpočtu.

K zajímavému obratu došlo v roce 1913. *Gmünder Zeitung* z 25. října uvádí: „K 16. říjnu převzal místní majitel mlýna a elektrárny, pan Hubert Fichtinger, podnikání v oblasti dopravy elektrických automobilů od předchozího majitele, pana Franze Aßmanna, pod své vedení. Pan Fichtinger, který dříve dodával Aßmannovi elektřinu, bude nyní moci jako zdroj energie používat vlastní elektrický systém, což mu jistě přinese mnoho výhod.“ Jakkoliv by se zdál krok Huberta Fichtingera a nyní již hlavně speditéra Aßmanna prozíravý, na vypuknutí 1. světové války nemohl mít nikdo z nich žádný

vliv, a její důsledky se na provozu trolejbusů měly brzy projevit.

SMUTNÉ FINÁLE

Jako zásadní problém se pro zachování provozu ukázal nedostatek gumových pneumatik, které zde i po neustálých opravách silnic velmi rychle odcházely, takže po jejich spotřebování dochází nevyhnutelně k prvnímu zastavení provozu. *Gmünder Zeitung* z 23. ledna 1915 tuto skutečnost s lítostí komentuje: „Naše město ztratilo moderní dopravní prostředek. Už několik týdnů nám chybí, velký, šedý vůz, který se valil ulicemi a zvonil svými zvony a dodával našemu přátelskému městu určitý velkoměstský nádech“. Zmiňuje také neúnavnou snahu Franze Aßmanna, který měl pravděpodobně velkou vůli zachovat tento provoz, vždyť jako jeden z prvních zastánců technologie stál v roce 1907 za samotnou jeho realizací, navíc i když měl k dispozici již i vozidlo



Nákrés jednotlivých částí řešení trakčního motoru Porsche.

na benzínový pohon, díky jeho nedostatku byl nucen pro smluvní přepravu pošty používat opět koňské povozy.

Na přepravu pošty se odvolával opět i na magistrátu a společně s městem - tedy po jistých intervencích u poštovního ředitelství - se mu podařilo v dubnu 1915 sehnat čtyři úplně nové pneumatiky, takže místní tisk mohl uvést, že „minulý týden, po více než čtyřměsíční přestávce, byla obnovena doprava elektrickými vozy mezi městem Gmünd a vlakovým nádražím. Dlouho chybějící dopravní prostředek se přizpůsobil současné době a zvýšil svou cenu o 50 procent, což je krok, který ač je v zájmu celé společnosti, obyvatelstvo ho v žádném případě nevíta“.

Provoz v této podobě s drobnými přestávkami setrval dalších 14 měsíců, 24. června 1916 ale válečný tam-tam skrze městský úřad oznámil obyvatelstvu, že „z důvodu potřeby oprav a příliš vysokých nákladů na jejich provedení, je až do odvolání pozastaven provoz elektrických vozů. Přepravu pošty zajistí spediční firma Aßmann, která má k dispozici benzínový vůz. Trolejové vedení s odhadovanou hmotností mědi 2 500 kg prozatím nebude uvolněno“, snad ve vidině ještě nějakého obnovení provozu.

Ještě před koncem války 16. března 1918 vyšlo z radnice oznámení: „Vojenské stavební oddělení c. k. vojenského velitelství vykoupilo měděné vedení...za cenu 6,- K za 1 kg a zavázalo se, že za tuto cenu obstará demontáž a dopravu k nádraží. Demontážní práce

byly zadány panu Fichtingerovi, za což byl vyplacen obnos 1 944,90 K. Bylo odesláno 2 161 kg měděného drátu v odpovídající ceně 12 966 K.“

Dráha se tak nedožila ani konce 1. světové války a vzhledem k událostem, které se po ní měly odehrát, už nikdy nemohla být řeč o jejím obnovení. Rozpad Rakousko-uherské monarchie, stanovení hranic nově vzniklé Československé republiky (ČSR) a konečně výstavba nové železniční stanice na Rakouském území v roce 1923, to vše jsou jasné argumenty pro

Nápad obnovit trolejbusový provoz se zrodil v hlavě ředitele Galerie a Muzea Č. Velenice Mgr. Jiřího Kováře.

nepotřebnost takového provozu. Železnice se městu již dostatečně přiblížila, a co se týče Českých Velenic, to byl již problém těch, kteří se zasadili o vznik ČSR.

Do dnešních dnů se dochovalo označení zastávky na rakouské straně původní dráhy. Dům, na kterém se označení nachází, je dnes památkově chráněn. Dlouhá léta připomínal tento provoz také jeden sloup trakčního vedení v ul. Čsl. Legií, který lze dnes nalézt v ul. Vitorazská poblíž restaurace u podjezdu na gmündském zhlaví stanice České Velenice. Pokud jde o trolejbusy, některé zdroje hovoří o přestavbě na benzínový pohon, o který

se měla postarat ještě spedičerská firma Franze Aßmanna. Jiný zdroj hovoří, že k prodeji vozů došlo až v roce 1921 na základě zájmu městského spolku z Wiener Neustadtu, a že vozy byly prodány městem Gmünd (tedy ne přímo Aßmannem). V obou případech se však také může jednat o budějovické vozy, u kterých nejsou jejich osudy známy vůbec.

STO LET POTÉ...

Nestává se příliš často, že by se takřka zapomenutá historie po pěti generacích, které si během 20. století užily jistě dosti svých pestrých problémů, opět stala pro někoho zajímavou. V případě trolejbusové dopravy v Gmündu je nutné za tímto skutečným zázrakem hledat nápad Mgr. Jiřího Kováře, ředitele Galerie a muzea v Českých Velenicích, který se rozhodl sestavit repliku tehdejšího vozu Daimler-Stoll. Co za tímto nápadem stálo? Nechme promluvit přímo pana Kováře:

„Místní českovelenický rodák Alois Kovář (1922-2004) celý svůj život věnoval svým dvěma obrovským koníčkům - železnici a rádiům. V roce 1942 dokončil Reálné gymnázium v Plzni, prošel tříměsíčním kurzem na výpravčího, hned do této profese nastoupil rovnýma nohama a byl jí věrný až do roku 1986, kdy odešel do penze.

Zároveň propadl celou svou duší radiotechnice. Vyráběl a opravoval krystalky, rádia, televize, gramofony. Stále vše vylepšoval, za hlubokého socialismu poslouchal Svobodnou Evropu a Hlas Ameriky – proto vymýš-

lel odrušovače signálu pro rádia a televizi. Ve svém okolí vyráběl přátelům tzv. „krabičky“ pro sladění zvuku v pásmu PAL a SECAM. Byl to prostě elektro-všeuměl.

Když v roce 2004 zemřel, zbylo po něm nepřeberné množství těchto elektrotechnických zázraků. Doba už spěla v elektrotechnice mílovými kroky vpřed a jeho dlouholeté výtvary najednou nabývaly krásného nostalgického významu. Já, jako jeho syn, jsem si pomalu začal uvědomovat sílu historie a pro tátovu památku a jeho historickou sbírku a jsem se rozhodl zřídit nějaké místo, kde by si dnešní současníci mohli připomenout pionýrskou

cestu elektrotechniky zachycenou v díle mého otce. Proto jsem v letech 2012 až 2014 v Českých Velenicích, ve 2. patře hotelu Konsul, začal připravovat prostory pro vznik radio-technického muzea 20. století. Tuto myšlenku podpořilo ještě několik starousedlíků s tím, že muzeum ještě rozšíříme o část „Historie železnice“ a „Dějiny města“. Do vstupní haly jsme pak umístili obrazovou galerii. Dne 19. dubna 2012 - v den 90. výročí narození mého otce Aloise Kováře - jsme muzeum slavnostně otevřeli veřejnosti.

A to už byl jen malý krůček k nápadu postavit unikátní repliku trolejbusu Mercedes Électrique Stoll 1907. Stačilo se podívat do historie města – cože?! - za 4 roky, tj. v roce 2016, to bude přesně 100 let, kdy se zde mezi městy České Velenice a Gmünd prohněl jeden z prvních trolejbusů Evropy! To by stálo za to, k tomuto datu znovu jízdy tohoto krasavce znovu obnovit. Byla to jasná výzva. Tak tohle všechno se stalo díky mému otci. Díky táto!”

Projekt financovaný městem České Velenice narážel ovšem na nedostatek jakékoliv dokumentace. Nutné konzultace ohledně zpracování výkresů s Technickým muzeem v Brně, ale také přímo se společností Mercedes-Benz, trvaly společně s realizací více než čtyři roky. Na těchto přípravách pracovala více než dvacítko příznivců, jmenujme především plzeňského konstruktéra Jana Kopečka, který precizně zpracoval z dostupných fotografií výkresy, Michala Dvořáka a jeho autoservis v Českých Velenicích, který vyrobil mechanickou část vozidla, nebo nadšence ze Střední školy přímo v Českých Velenicích, kteří zkonstruovali zadní nápravu.

Střední zemědělská škola v Českých Budějovicích se podílela na sestrojení ruční brzdy a navijáku trakčního kabelu, listové pružnice dodala firma Autocentrum Ikarus z Karvíné a umělecký kovář Daniel Černý pracoval na výkrocích. Další práce provedlo kolařství Augustýna Krystyníka z Nového Hrozenkova, který dodal společně s Tomášem Juříčkou z amerického Colorada kromě výdřevy kol i další dřevěné komponenty. Pan Krystyník z Valašského království je jedním z posledních mistrů, kteří zvládají veškeré postupy spojené s výrobou dřevěného loukoťového kola.

V neposlední řadě bychom ještě rádi jmenovali odborníky z drážní historie, např. „tuláka s párou“, p. Svatopluka Šlechtu, Jana Spoustu z VÚD nebo pány Jaroslava Fialu, Karla Laňku a Jiřího Kubáta, kteří přispěli jako pamět-

níci zlaté éry česko-veleňických železničních dílen, které až do svého úpadku pod jménem Legios vracely na koleje nejedno precizně opravené historické kolejové vozidlo a můžeme jen litovat, že tomu tak již pravděpodobně nikdy nebude.

Je však nutné připomenout, že vozidlo již není „trolejbusem“ ve smyslu současné legislativy. Získat dnes u tohoto typu status drážního vozidla by pravděpodobně bylo nemožné - poslední takový provoz zanikl v roce 1938. Stejně tak by nebylo účelné pro několik historických jízd stavět nové funkční trolejové vedení. Proto je vozidlo, ač vybavené původní konstrukcí sběrače, napájeno akumulátorem. Jde tedy spíše o „elektrobus“, který oficiálně nese status „ostatní vozidlo kategorie R“. Je také doplněno o prvky, bez kterých by v současnosti nesmělo na silnici, jako blikáče a zpětná zrcátka, a také je nepatrně zvýšen prostor pro cestující.

K dalším specifikům vozidla ještě pan Kopeček upřesňuje: „U naší repliky gmündské verze Lohnera, která měla dva motory v předních kolech, nebylo možno toto provedení dodržet, protože se nepodařilo opatřit motory s dostatečným výkonem. V současné době jsou vozidlové elektromotory v nábojích kol považovány za naprostou novinku, na kterou by se nezmohlo žádné jiné než 21. století. Realizace těchto motorů jsou zhusta ještě stále považovány za experimentální záležitost, s výjimkou motorů pro jízdní kola, skútry nebo

motocykly. Nanejvýš se ještě experimentuje s motory pro osobní vozidla. I z tohoto hlediska je naše použití elektromotorů v kolech u vozidla takových rozměrů a hmotnostních parametrů poměrně unikátní, a i výrobci motorů o naše řešení mají zájem. Pro zajímavost uvádím srovnání týkající se naší repliky:

- Hmotnost vozidla – originálu: podvozek 1700 kg, hmotnost celého vozidla 2400 kg.
- Hmotnost naší repliky: podvozek 1700 kg, hmotnost celého vozidla 2260 až 2400 kg.“

Vozidlo se podařilo představit veřejnosti při příležitosti stého výročí ukončení původního provozu 21. července 2016. Od té doby slouží k prezentaci jak svojí, tak i turistické propagaci regionu. V současnosti je vozidlo v majetku města a je možné jeho jízdu objednat pro jakékoliv reprezentativní účely.

Pan Jiří Kovář po tomto úspěšném a originálním projektu pokračoval ve svém úsilí a se svým osvědčeným týmem poté zprovoznil ještě i další repliky podobných vozů. Naposledy takto představil vůz Daimler-Stoll z roku 1909 v letní otevřené verzi, jehož předloha jezdila v Bratislavě do lázní Železná Studienka.

Na závěr bychom tedy popřáli všem těmto trolejbusům mnoho najetých kilometrů bez závad, aby bylo možné dnešním zájemcům ještě dlouho připomínat, s jakou elegancí zvládali problematiku městské dopravy naši předchůdci, kteří se kromě jiného nebáli přikročit k použití tehdy značně neobvyklého prostředku. ■



Replika trolejbusu Mercedes Électrique Stoll TMG 1907 pana Jiřího Kováře představená dne 21. července 2016 při příležitosti stého výročí ukončení místního provozu.

PRAGA AN: *z nákladáku stavíme autobus*

Proměna historické Pragy AN z roku 1926 pokračuje. Vysychá dřevo na karoserii a hledáme ideální design v duchu první republiky.



N

Náš vůz Praga AN z roku 1926 se posouvá o další krok blíže své budoucí podobě malého autobusu. Po technické stránce je na tom dobře – podvozek, nápravy, motor i převodovka jsou funkční a vozidlo je pojezdné. Nyní se tak můžeme naplno věnovat stavbě karoserie. Momentálně nám prosychají fošny z jasanového dřeva, ze kterých se bude vyrábět nová kostra a obložení karoserie. Jasan je pro své vlastnosti tradičním základem konstrukcí dřevěných karoserií.

Autobusy té doby byly stavěny na dřevěném rámu posazeném na nákladním podvozku. K ruce už máme i šikovné místní truhláře, kteří se postarají o tradiční řemeslnou práci – aby dřevěná kostra a obložení vznikly přesně tak, jak velí historické postupy. Na dřevěnou konstrukci potom naváže oplechování. Za zmínku stojí, že tehdejší autobusy neměly klasické řady sedadel jako dnes. Cestující sedávali na podélných lavicích podél bočnic vozidla, podobně jako například v tramvajích. Pro naši rekonstrukci je to vlastně výhoda – jednoduché dřevěné lavice se obnovují snáze než zhotovování mnoha samostatných sedadel. Interiér tak bude autentický a zároveň jednodušší na výrobu.

Nezůstáváme však jen u výroby a pečlivě zkoumáme historické prameny. Studujeme archivní fotografie, technické výkresy a dokumentaci nejen k tomuto modelu Praga AN, ale i k dalším podobným vozům své doby. Chceme tak načerpat inspiraci, jak přesně mohla karoserie malého autobusu na podvozku Praga AN ve 20. letech vypadat. Hledáme ideální vzor mezi prvorepublikovými karosáři, podle nějž design vytvoříme. Díky studiu dobových materiálů se nám rýsují obrysy výsledné podoby vozu, jež bude maximálně věrná šéfe první republiky.

Abychom nic neponechali náhodě, konzultujeme náš postup i s externími odborníky. Jsme v kontaktu s panem Emilem Příhodou, největším znalcem vozů Praga u nás – ne nadarmo známým pod přezdívkou „Pan Praga“. Jeho celoživotní zkušenosti a znalosti historických prágovek jsou pro nás nedocenitelné. Díky takové spolupráci máme jistotu, že se renovace ubírá správným směrem a že výsledný autobus bude odpovídat historické realitě. Už teď se těšíme, až tento téměř stoletý stroj v novém kabátě představíme světu. ■

PAPÍROVÉ VYSTŘIHOVÁNKY

Papírové modely autobusů z flotily StíBusu pro vás připravil Vojta Mařík z facebookové stránky Papírové modely autobusů (facebook.com/papirovemodelyautobusucz) podle původních návrhů Jana Šťastného. Stačí vytisknout šablonu, připravit nůžky a lepidlo, a můžete mít věrné miniatury našich vozů u vás doma.



Evadys H 12M



Crossway 12,8M



SOR C 12



ITS železářství

skupina StíBus

KDE
NÁS NAJDETE



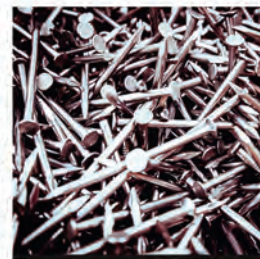
ŽELEZÁŘSTVÍ SPOJOVACÍ MATERIÁL

PARTNER PRO DÍLNU
MOŽNOST ZÁVOZU
VÝHODNÉ CENY



VELKOOBCHOD MALOOBCHOD

ŠROUBY | KOTEVNÍ PRVKY
VRUTY | HŘEBÍKY | BARVY



703 146 065 (4) | WWW.ITSZELEZARSTVI.CZ

ŠKOLNÍ 1148, TRHOVÉ SVINY, BÝVALÁ FRUTA, AREÁL STIBUS

NAJDĚTE SI SVŮJ VLASTNÍ VLTAVÍN

ZÁŽITKOVÁ TĚŽBA

PRO VEŘEJNOST

EXKURZE DO LEGÁLNÍHO
DOBÝVACÍHO PROSTORU

BESEDNICE I.

3 hodiny s možností
hledání v originální vrstvě
staré 15 mil. let

5g vltavínů garantováno

*veškeré potřebné vybavení
k dispozici na místě*



MUZEUM VLTAVÍNŮ Český Krumlov

www.vltaviny.cz

Víte, že vltavíny:

- jsou světovou raritou, kterou najdete jen v jižních Čechách?
- vznikly při dopadu meteoritu před 15 miliony let?
- přiletěly do Čech vzduchem ze vzdálenosti 250 km?

MUZEUM VLTAVÍNŮ Český Krumlov

POZNEJTE TAJEMSTVÍ
A KRÁSU DRAHOKAMŮ
Z VESMÍRU



www.vltaviny.cz



SAFARIRESORT.CZ

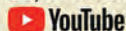
IDEÁLNÍ VÝLET NA PÁR HODIN I NĚKOLIK DNŮ!



Tel: + 420 382 222 222, e-mail: info@safariresort.cz

Adresa: Hluboká u Borovan 26, 373 12 Borovany

www.safariresort.cz



	LUXUSNÍ UBYTOVÁNÍ Apartmány Chateau		FIREMNÍ AKCE
	ZÁŽITKOVÉ UBYTOVÁNÍ Teepee village Tatanka		SVATBY
	OFF ROAD JÍZDY		RODINNÉ OSLAVY
	AKTIVITY SE ZVÍŘATY		
	NAUČNÉ STEZKY		
	PŘÍMĚSTSKÉ TÁBORY		
	BISTRO NAŠE FARMA		