

StiBus ➔

MAGAZÍN

OBČASNÍK PLNÝ NOVINEK A PŘÍBĚHŮ ZE SKUPINY StiBus

1/2026 • www.stibus.cz

**BEZPEČNÁ
PŘEPRAVA DĚTÍ**
*jak nejlépe chránit
nejmenší cestující*



nová vlajková loď flotily StiBusu
IVECO MAGELYS



Reklama, která jede. A je vidět.

**VAŠE ZNAČKA NEMUSÍ BÝT NA JEDNOM MÍSTĚ.
MŮŽE BÝT V POHYBU - KAŽDÝ DEN, MEZI LIDMI.**

Autobusy Stibús křižují jižní Čechy od České Kanady přes České Budějovice až po Šumavu. Každý den. Vaše reklama se tak dostane k tisícům lidí – cestujícím, chodcům i řidičům.

PROČ PRÁVĚ REKLAMA NA AUTOBUSECH STIBUS?

VIDITELNOST, KTERÁ NEZMIZÍ

Nejsme billboard. Hýbeme se. Vaše reklama je stále na očích – opakovaně, na různých místech, každý den.

ZÁSAH TAM, KDE DÁVÁ SMYSL

Oslovíte přesně ty, kteří jsou pro vás důležití. Lokální zákazníci ve městech i obcích, kde podnikáte.

CHYTRÁ INVESTICE

Efektivní forma outdoorové reklamy už od 880 Kč měsíčně.

FLEXIBILITA BEZ LIMITŮ

Od menších ploch až po výrazné polepy. Interiér, exteriér, digitální formáty. Nebo řešení na míru.

SPOLEHLIVÝ PARTNER

Pomůžeme s návrhem, výrobou i realizací. Hlídáme kvalitu, detaily i výsledek.

JAK MŮŽE VAŠE REKLAMA VYPADAT?

- 1** BOČNÍ PLOCHY A VELKOFORMÁTY
- 2** POLEPY OKEN I ZADNÍCH ČÁSTÍ VOZIDEL
- 3** INTERIÉROVÉ PLAKÁTY PRO CESTUJÍCÍ
- 4** DIGITÁLNÍ REKLAMA PO PŘIHLÁŠENÍ K WI-FI

OZVĚTE SE NÁM



marketing@stibus.cz



+420 602 975 799



www.stibus.cz/reklama

StiBus MAGAZÍN

- 6 Magelys: nová vlajková loď
flotily StiBusu
- 12 Kronika
- 20 Strípky z cest obrazem
- 22 90 hektarů svobody pro zvířata
i návštěvníky
- 26 Proč mají linky StiBusu tak
dlouhá čísla?
- 28 Budujeme partnerství i na
krátkých trasách
- 30 Děti v autobuse:
bezpečnost především
- 32 Flotila autobusů StiBus
- 36 Bezpečný start. Co děláme,
než nastoupíte?
- 38 Lipensko – jihočeské moře zážitků
- 42 Historie společnosti StiBus



Foto titulní strany: Petr Stibor

StiBus magazín – občasník
dopravní společnosti StiBus
s.r.o. | Číslo 2, ročník IV. |
Vyšlo v Trhových Svinech
dne 16. 6. 2026 | Informace
v magazínu odpovídají stavu
ke dni uzávěrky: 15. 5. 2026 |
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
(zapsaný v evidenci skutečných majitelů
podle zákona č. 37/2021 Sb.).



*Zdravím vás
na palubě.*



Jmenuji se paní Šipka. Možná mě znáte už dlouho – i když jste mi dosud neřekli jménem. Jsem ta výrazná šipka přes bok autobusu, ta vpředu i vzadu, podle které leckdo pozná „šipkabus“ a s úsměvem dodá: „To tam máš, abys věděl, kam máš jet.“ A víte co? Má pravdu.

Nejsem tu náhodou. Odjakživa mám jediný úkol – držet směr. Ne jako rychlý marketingový nápad, ale jako myšlenka, která se zrodila už na přelomu tisíciletí. Kolem roku 2002 vznikaly první hrubé náčrty představ o budoucím podnikání našeho majitele – myšlenky, které se postupně zhmotňovaly ve výkresech a papírových modelech tehdejších autobusů Karosa, na nichž se začala rodit podoba budoucí značky. V letech 2003–2005 se hledal konečný vizuál, ladily se barvy a kombinace modré a žluté, až přišel nápad šipky – jednoduchého, jasně čitelného a silného symbolu směru, jistoty a pohybu vpřed. Kontrast bílé a modré dal vzniknout podobě, která je dnes jasně rozpoznatelná a opírá se o vizi starou více než dvacet let.

Na prvních autobusech Petra Stibora se šipky ručně stříhaly a lepily, často ve větším provedení než dnes, protože plotry tehdy ještě nebyly samozřejmostí. V roce 2010 vznikl úplně první prototyp z papírových pásků, z něhož se stala šablona pro další vozy – postupně se ladilo písmo, jeho velikost i proporce.

Během let se objevily i různé barevné varianty, vždy přizpůsobené konkrétnímu autobusu, ale základní myšlenka zůstala stejná.

A protože šipka ke Stibusu neodmyslitelně patří, dostala jsem nově i vlastní podobu – stala jsem se maskotem společnosti a průvodcem tohoto magazínu. Najdete mě tu mezi stránkami, a když budete chtít, klidně i doma nebo na cestách – v plyšové verzi jako měkký polštářek. Děkujeme, že jedete s námi. Já budu u toho – jako připomínka toho, že dobrý směr má smysl držet i tehdy, když se cesta klikatí.

Tak se pohodlně usadte a přečtěte si další číslo Stibus magazínu.

Děkujeme, že jedete s námi. Šťastnou cestu.

♥♥ Vaše paní Šipka

ITS servis

skupina StíBus

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 StíBus,
provozovaná firmou ITS sub s.r.o.

areál StíBus, Školní 661
Trhové Sviny 374 01



MAPA K NÁM



Milí čtenáři,

po náročné zimě se otevírá další kapitola. Rok plný výzev – ale i nových dobrodružství. Máme rozjeté projekty, které už se realizují, další postupně nabíhají. Těší mě, že se mi v rámci rozvětvené skupiny Stibus daří dobře delegovat úkoly. Díky tomu se můžu víc soustředit na dynamiku celé firmy. V poslední době se nám podařilo dotáhnout několik drobných, ale ve výsledku důležitých kroků. Na první pohled možná nenápadné změny, které ale v součtu přinášejí vyšší efektivitu – a tím i lepší služby.

Pokračujeme v digitalizaci provozu. Je to cesta, která nikdy nekončí. Neustále ji vyvíjíme, ladíme a přizpůsobujeme aktuální situaci. S plnou vervou jsme se pustili do zařazování dalších vozidel. Jedeme na vlně obnovy vozového parku, jsme operativnější a naše autobusy už nepotkáváte jen v regionu, ale i v zahraničí.



Firmě se daří – a díky tomu můžeme dál růst. Už několikrát rok v řadě zvyšujeme mzdy našich zaměstnanců a investujeme nejen do vozidel, ale i do zázemí, areálu i vozidel samotných. Doprava je bez nadsázky živý organismus, o který je potřeba se neustále starat. Jakmile bychom zůstali stát na místě, setrvačnost by nás rychle dohnala – a naše dlouhodobé závazky vůči zákazníkům by zůstaly jen na papíře.

Stále proto běžíme vpřed. Vnímáme nové impulsy i potřeby doby – abychom pro vás byli partnerem, na kterého se můžete spolehnout. Ať už jedete „za kopec“, nebo do zahraničí.

Petr Stibor
majitel firmy Stibus



MAGELYS:

*nová vlajková loď
flotily StiBusu*

Od tohoto týdne je součástí našeho vozového parku Iveco Magelys 12,8 – prémiový dálkový autokar s kapacitou 53+1, zavazadlovým prostorem o objemu přibližně 10,9 m³ a výbavou, která dělá z dlouhé cesty skutečný komfort.





K

Když plánujete delší trasu – firemní akci, školní výlet, víkendový zájezd nebo VIP transfer – o tom, jestli „nějak dojedete“, nebo „dojedete pohodlně“, rozhoduje správná volba autobusu.

Magelys je stavěný přesně pro situace, kdy chcete mít na palubě klid, prostor a zázemí i během několika hodin jízdy. Nechybí WC ani Wi-Fi, samozřejmostí je dálkový standard bez kompromisů.

Model Magelys získal v roce 2016 prestižní ocenění International Coach of the Year 2016 – a je to znát hned po nástupu. Světlý, vzdušný interiér a velká panoramatická okna dávají prostoru lehkost a cestujícím lepší výhled

i příjemnější atmosféru při dlouhé jízdě. Bezpečnost je u nás dlouhodobě priorita a tento autokar jde v tomto směru opravdu vysoko. Výbava zahrnuje systém nouzového brzdění AEBS, adaptivní tempomat ACC, varování při opuštění jízdního pruhu LDWS i stabilizační

a brzdové asistenty (ESP, EBS, ABS, ASR). Velmi vysoká je také konstrukční bezpečnost samotné karoserie.

Pod kapotou pracuje motor Cursor 9 (Euro VI) o objemu 8,7 litru s technologií HI-SCR (selektivní katalytická redukce emisí). Nabízí výkon 294 kW (400 HP) a točivý moment 1 700 Nm, který na kola přenáší robotizovaná převodovka ZF.

Kde se s novým Magelysem potkáte nejčastěji? Především na mezinárodních i VIP přepravách, zájezdech po Česku i do zahraničí, transferech a u větších skupin, které chtějí cestovat pohodlně a bez kompromisů. Působit bude v provozní oblasti České Budějovice. ■





StiBus vozí děti za plaváním i na led

StiBus zajišťuje dopravu škol a školek z Českých Budějovic a okolí na plavání, bruslení i lyže. Díky chytré organizaci jsou jízdy efektivní i cenově výhodné.

Denně vyjíždějí autobusy StiBusu s malými pasažéry na plavecké výcviky nebo na zimní stadion. Nezáleží na tom, jestli je potřeba odvézt jedinou třídu nebo celý školní ročník – vozový park StiBusu si poradí se vším. Díky efektivnímu plánování jízd během dne dokáže StiBus přepravu optimalizovat tak, aby byla cenově dostupná i pro menší kolektivy. Kombinace více jízd v rámci jednoho dne umožňuje nabídnout výhodnější sazby, než kdyby byl každý autobus vypravován samostatně.

Podzim a jaro patří hlavně plavání, zima zase bruslení na obou budějovických stadionech. StiBus navíc pružně reaguje na rostoucí oblibu zimních sportů – vedle cest na bruslení začal vozit i malé začínající lyžaře na jejich první lekce na sněhu. Není proto výjimkou potkat v Budějovických autobusu plný dětí s ručníky či bruslemi v batůžku. Někdy dokonce nasazuje i svůj kloubový vůz, snad jediný v ČR sloužící převážně nepravidelné dopravě.

Linka 340930 se vrací do Českých Budějovic

Od prosincové změny jízdních řádů vracíme linku 340930 na trasu do Českých Budějovic. Cestující ze Suchdola a Třeboně se tak od 15. 12. 2025 dostanou do krajského města v pracovní dny už v 7:30 ráno.

Linka 340930 je jednou z našich stálíc – v provozu je již dvanáct let, od 25. listopadu 2013. Během útlumu poptávky v době covidu jsme však její trasu dočasně zkrátili jen na úsek Suchdol nad Lužnicí – Třeboň. Nyní, s rostoucím zájmem cestujících, obnovujeme původní spojení až do Českých Budějovic. Zlepšení silniční infrastruktury na trase (například nový obchvat Lišova) nám navíc umožnilo zrychlit cestu do krajského města, takže i přes hustý provoz přijíždí ranní spoj do Budějovic už v 7:30.

Nový ranní spoj do Budějovic bude v provozu každý pracovní den. Ze Suchdola nad Lužnicí (zastávka žel. st.) odjíždí v 6:42 a navazuje zde na autobus dopravce BUSEM z oblasti Rapšach, Klikov. Cestující z těchto obcí tedy mohou pohodlně přestoupit a pokračovat přímo do do Českých Budějovic. Autobus linky 340930 zastaví v Třeboni (na zast. Třeboň, Husova) a dále pokračuje bez zastávky jako expres až do cílové zastávky České Budějovice, Průmyslová. Díky tomu se do Budějovic dostanete rychle a bez zdržení, právě včas na půl osmou ráno.



Zpáteční spoj z Českých Budějovic zatím nezavádíme – cestující se totiž vrací v různé časy a na trase je k dispozici dostatek spojů ostatních dopravců. Pro odpolední cestu z Třeboně do Suchdola navíc ponecháváme v platnosti stávající spoje (trasa přes zastávku Třeboň, Táborská). Rozšíření linky 340930 až do Budějovic je také naší reakcí na vaše podněty a přání. Věříme, že uvítáte návrat přímého spojení do krajského města a že vám tato změna usnadní každodenní dojíždění.

Obecní linka: více času na přestup a lepší návaznosti

Od prosincové celostátní změny jízdních řádů bude obecní linka 322001 jezdit podle upraveného jízdního řádu. Cestující díky tomu získají více času na přestup do města i pohodlnější návaznosti.



Než se obecní linka 322001 dočká plné integrace do krajského dopravního systému, rozhodli jsme se už teď vylepšit její jízdní řád – a to v návaznosti na celostátní změnu jízdních řádů platnou od neděle 14. prosince 2025.

Ráno tak nově získáte více času na přestup z obecní linky na městský autobus č. 1 směr České Budějovice. V Rudolfově stihnete spoje MHD odjíždějící v 6:14, 6:47, 7:02 i 7:22, takže váš ranní dojezd do města bude klidnější a bez stresu. Zlepší se také návaznost na regionální linky směr Lišov a Třeboň – obecní autobus v zastávce Rudolfovo, kostel naváže na odjezdy příměstských

spojů v 6:29 (Lišov), 6:55 (Lišov, Třeboň) a 7:05 (Lišov, Třeboň), díky čemuž se snadno dostanete i do těchto destinací.

Pamatovali jsme i na cestu zpět z města. Obecní linka nově navazuje na linku MHD č. 1 přijíždějící do zastávky Rudolfovo, kostel v 11:58, 12:57, 13:43, 15:13 a 16:13, takže vás pohodlně dopravíme domů po celý den. Odpoledne se navíc vylepší propojení s regionální dopravou – jeden ze spojů obecní linky přijíždí do Hůr pár minut po příjezdu autobusu z Českých Budějovic (dopravce Busem) ve 14:10. Cestující tak mohou bez dlouhého čekání pokračovat přes Libníč až do Jelma, což ocení zejména obyvatelé těchto obcí.

Všechny uvedené přestupní vazby jsou plánovány s čekací dobou 10 minut, aby na sebe pohodlně navazovaly.

Úpravy jízdních dob nám umožnil novější autobus, nasazený na obecní lince od září. Moderní vůz zvládne trasu svižněji, což nám při plánování přineslo pár minut navíc pro zajištění pohodlných přestupů.

I nadále sbíráme vaše podněty a snažíme se vyhovět co nejvíce požadavkům cestujících. Věříme, že aktuální změny oceníte a že vám cestování obecní linkou – ať už míříte do města, nebo se vrátíte domů – zase o něco více usnadní a zpříjemní.

Školení řidičů: povinnost i prostor pro dialog

Pravidelné školení řidičů autobusů je zákonnou povinností. Ve StiBusu je ale také příležitostí zastavit se, sladit očekávání a připravit se na novou sezónu.



Pravidelná školení profesionálních řidičů autobusů vyplývají z legislativy upravující profesní způsobilost řidičů. Konkrétně jde o zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, který ukládá řidičům povinnost průběžně absolvovat školení v rámci pětiletého cyklu profesního vzdělávání.

Ve StiBusu ale tato školení tradičně nejsou jen „splněním povinnosti“. Školení se účastní i majitel firmy Petr Stibor, který na úvod shrnuje aktuální témata a priority firmy. Jde o prostor, kde zazní, co firmu čeká v nadcházející sezóně a na co se chceme jako tým více zaměřit.

Jak jsme připomínali už v loňském roce, řízení autobusu není jen o řidičském oprávnění. Patří k němu zodpovědnost, ohleduplnost, schopnost komunikace s cestujícími i respekt k technice, kterou má řidič svěřenou. Právě tyto „neviditelné“ části profese často rozhodují o tom, jak se lidé v autobuse cítí.

Letos zazněl důraz především na kvalitu služby v každodenních detailech. Větší pozornost chceme věnovat čistotě vozidel, hospodárnímu provozu a celkovému přístupu k autobusům i administrativním povinnostem. Nejde o hledání chyb, ale o snahu, aby celý provoz fungoval plynule a férově – vůči cestujícím i uvnitř firmy.

Zmíněna byla také role moderních nástrojů, které pomáhají zjednodušit provoz a administrativu. Jejich správné používání má přímý vliv na fungování společnosti a promítá se i do systému odměňování, který má dlouhodobě motivovat k přístupu k práci.

Cílem všech těchto kroků je jediné: aby se cestujícím se StiBusem jezdilo dobře a řidiči měli jasné podmínky, ve kterých se mohou soustředit na to podstatné – bezpečnou a profesionální jízdu. Pravidelné školení tak zůstává nejen zákonnou povinností, ale i důležitým momentem společného naladění před novou sezónou.



ITS železářství nově partnerem GLS

Balíkovnu i UPS jsme přidali teprve nedávno a už pro vás máme další novinku. Od 5. ledna 2026 si v ITS železářství v Areálu StiBus v Trhových Svinech nově vyzvednete či podáte zásilky i přes GLS.

Nedlouho poté, co jsme spustili Balíkovnu a UPS, přicházíme s další službou, která vám opět ušetří cestu i čas. Všechno potřebné teď vyřídíte pohodlně na jednom místě. Zastavíte se pro šroubky nebo barvy a rovnou si vyzvednete či odešlete balík – bez zbytečného zajíždění jinde. Ať už preferujete GLS, DPD, UPS nebo Balíkovnu, u nás si snadno vyberete to, co vám vyhovuje nejvíce. Stavte se kdykoli během naší otevírací doby a vyzkoušejte službu GLS. Rychle, pohodlně a spolehlivě přímo v Areálu StiBus.

*ITS železářství
nově nabízí také
díly na přívěsné
vozíky za auto*



Bruslení táhne: StiBus vozí školáky na led

Bruslení se stává zimním hitem školních tříd. StiBus zajišťuje bezpečnou a pohodlnou dopravu na led po celém regionu.

Zatímco dřív patřila zimní sezóna hlavně plavání, v posledních letech roste zájem školních skupin o bruslení. Děti se na led těší a učitelé tuto aktivitu vítají jako ideální kombinaci pohybu, zábavy a budování fyziky. Mnohé školy si dnes bez zimního výjezdu na stadion neumí tělocvik představit – a StiBus je u toho.

StiBus přizpůsobuje kapacitu i typ vozidel potřebám jednotlivých škol – od minibusů pro menší třídy až po kloubové busy pro celé ročníky. Díky dlouholetým zkušenostem zvládá efektivně naplánovat více svozů v jeden den, aby byl program co nejplynulejší. Samozřejmě je důraz na bezpečnost, dochvilnost a komfort.

Dobré zkušenosti potvrzují i dlouholetí partneři. „Se StiBusem mám dlouhodobě výbornou spolupráci, doprava funguje a paní dispečerka Veselá je bezvadná. Výuku bruslení pro školy organizujeme přibližně 25 let,“ říká Bohdana Wallischová ze Studia v pohybu.

„Ráno nastoupíme do vyhřátého autobusu, před obědem nás řidič zase vysadí u školy. Bruslení si tak užijeme bez stresu,“ popisuje zážitek žákyně Eliška. A přesně to je cílem – udělat z pohybu na ledě radostnou vzpomínku.

Bruslení posiluje vztahy ve třídě, rozvíjí koordinaci a hlavně baví. A když je doprava spolehlivá a pohodlná, mohou se školy soustředit na to nejdůležitější – zážitky dětí.





Týmové setkání: spolu, sněhu navzdory

**Jednou za rok se potkáme mimo směny,
linky a jízdní řády. Letos to vyšlo na
10. ledna – a i přes sněhovou nadílku to
rozhodně stálo za to.**

V běžných dnech se často jen mlijíme. Každý má jinou směnu, jiný směr, jiný čas. A pak přijde ten jeden večer v roce, kdy se lidé kolem StíBusu skutečně potkají. Tentokrát jsme ho prožili právě včera.

Opět jsme se sešli v Junioru v Trhových Svinech. Bez programu a proslovů – zato s časem na povídání. O práci i o životě, o cestách, které vyšly, i o těch, které daly zabrat. Řidiči vyprávěli své příběhy, ostatní poslouchali, smáli se, přikyvovali. Každý měl co říct.

Venku sice vládla pořádná zimní nadílka, ale o to větší respekt patří všem, kdo dorazili. Protože někdy stačí málo – sejít se, slyšet se a být spolu.

I když o setkání byl velký zájem, nakonec se ho bohužel mohla zúčastnit jen přibližně třetina našich lidí, a to především kvůli virózám a dlouhodobě plánovanému volna ostatních kolegů.

Děkujeme všem, kdo jsou součástí StíBusu. Za loajalitu, za každodenní práci a za to, že to celé má smysl. Nejen na silnici, ale i mezi lidmi.

Vítáme další Irisbus Crossway LE

**Do našeho vozového parku míří ojetý
nízkopodlažní Crossway LE. Ve StíBusu
už máme 4 kusy – jejich výhodou je rychlý
nástup i plošina pro vozík či kočárek.**

Před pár dny jsme vám ukázali náš dálkový „salón na kolech“ – Magelys, který nabízí komfort na dlouhé hodiny a velké vzdálenosti. Dnes si dáme druhý pól, kategorii standard. Jak s oblibou říká náš majitel Petr Štibor: „sedačky – okna – dveře.“

Na první pohled obyčejný autobus? Možná. Jenže právě tyhle vozy mají v reálném provozu své pevné místo. Když potřebujete krátké přejezdy, rychlý nástup a výstup, svižné otočky mezi zakázkami a zároveň rozumnou kapacitu, „standard“ je často tou nejrozumnější volbou.

A přesně proto máme nový přírůstek: nízkopodlažní Crossway v provedení Low Entry. Koncepce Low Entry není jen marketing. Princip je jednoduchý: nízká podlaha v přední části a pohodlný nástup. V praxi to znamená, že když se párkrát do roka objeví zakázka s jasnou podmínkou „nízkopodlažní + kočárek/vozík“, nemusíme řešit kompromisy.

Ve vozovém parku StíBus nejsou Crosswaye žádnou novinkou, naopak. Aktuálně provozujeme 4 kusy Crossway LE v délkách 10,8m a 12m. Dvanáctimetrové provedení máme ve třech kusech. Technicky jde v tomto případě o kombinaci motoru Cursor (Euro 5 / EEV) a převodovky ZF 6+1.

A kde se s tímto Crosswayem potkáte? Především na kratších jízdách, u zakázek s častým nástupem a výstupem – a všude tam, kde je bezbariérovost příjemný bonus, nebo rovnou nutnost.





Jak autobusy StiBusu vzdorovaly zimě

Zamrzlé cesty, kolony i nevyzpytatelné počasí. V jižních Čechách jsme s nimi bojovali den co den – bezpečnost na cestách je ale pro nás vždy na prvním místě.

Zima v jižních Čechách umí být přísná. Sníh v kopcích k Novohradským horám, náledí v okolí Trhových Svinů nebo ranní mlhy na Třeboňsku dokážou prověřit každého řidiče. Pro StiBus je to období, kdy se naplno ukazuje síla regionálního dopravce – místo abychom „přezimovali v garáži“, dál vozíme děti do školy, lidi do práce, k lékařům i na výlety. Občas dojde ke zpoždění, ale snažíme se vždy odvézt každého cestujícího.

Na rozdíl od osobních aut se naše autobusy snaží jezdit i v době, kdy to na silnicích vypadá spíš na běžky. Sněhové jazyky, ujetá vrstva sněhu a náledí snižují přilnavost a prodlužují brzdnou dráhu, takže naši řidiči musí jet opatrněji, než by odpovídalo jízdnímu řádu. Když někde havaruje kamion nebo zůstane stát auto v kopci, stojíme v koloně s ostatními – ať chceme, nebo ne. V tu chvíli rozhoduje počasí a silnice, ne předpokládaný čas příjezdu.

Zima ale neútočí jen na silnici, nýbrž i na samotné autobusy. V mrazu slábnou baterie, tuhne nafta a studený motor potřebuje při startu víc energie. Občas tak motor „točí, ale nechytne“, zvlášť u vozu, který stál delší dobu. Mrazem trpí také

vzduchový brzdový systém – v potrubí se může srážet voda a při nízkých teplotách zamrznout. Bývá tak problém, že komponenty jsou ztuhlé a trvá déle než dosáhnou provozní teploty a tedy své plné funkčnosti. Zejména dveře či plná úroveň odpružení.

Své si vyžádá i viditelnost a teplo uvnitř. Ráno jsou vozy zpravidla předeřhřívány nezávislým topěním, které se spouští p rostřednictvím časovače či je zapne řidič ručně a přibližně po 15 minutách se startuje. Začínáme škrábáním a odmrazováním – dokud nejsou čistá skla a zrcátka, nesmí autobus vyjet. Na zastávkách se navíc pořád dokola otevírají dveře a ledový vzduch během vteřin vytáhne část tepla ven. Výsledkem je, že „zimní tepelná pohoda“ znamená spíš to, že už to není mrazák, než aby bylo možné cestovat v tričku.

Abychom takové podmínky zvládli, připravujeme se na zimu dlouho dopředu. Autobusy standardně obouváme do celoročních pneumatik se znáčením pro zimní provoz, abychom tak zrychlili přípravu na zimu. Doplníme nemrznoucí kapaliny, zkontrolujeme topení, vzduchové soustavy i baterie.

Pohotovostní vozy dílny jsou připraveny. Řidiči chodí ráno do práce dříve, aby stihli autobusy nastartovat, ohřát, odmrazit a zkontrolovat. Dispečink sleduje dopravní situaci a počasí a podle potřeby upravují trasy nebo nasazují náhradní vozidla.

Zimní provoz je ale i týmová práce s vámi, cestujícími. Pomůže, když v mrazech dorazíte na zastávku s malým předstihem a sledujete aktuální informace o mimořádnostech. Když řidič jede opatrněji, berte to prosím jako známku profesionality, ne lenosti – každá minuta navíc je lepší než riskovat nehodu. A pokud je ve voze nezvykle chladno nebo horko, dejte řidiči vědět.

Zima je zátěžová zkouška pro řidiče, techniku i dispečery. I v zahraničí se ukazuje, že extrémní mrazy umí dočasně odstavit i moderní flotily autobusů, ať už jsou na naftu nebo elektřinu. U nás ve StiBusu ji bereme vážně – občas to znamená pár minut zpoždění nebo mimořádnou změnu trasy, nikdy ale úlevu z bezpečnosti. Ať je venku jakkoli, chceme, abyste se i v téhle tuhé zimě mohli spolehnout na to nejdůležitější: že vás naše autobusy bezpečně dovezou tam, kam potřebujete.

Pan Budíček: záruka, že řidiči StiBusu nezaspí

Když řidič autobusu zaspí, může to znamenat zpoždění pro mnoho lidí. Jak tomu předcházíme? Našli jsme řešení, které spojuje zkušenosti a lidskou zodpovědnost.

Řidiči autobusů vstávají opravdu brzy. Představte si, že byste každý den vstávali ve tři, v půl čtvrté nebo dokonce ve dvě ráno, abyste byli v práci včas. Není to vůbec jednoduché, ale pro naše řidiče je to běžná součást jejich práce. A co se stane, když některý z nich zaspí? Může to způsobit zpoždění pro spoustu lidí, kteří se spolehli na to, že autobus přijede včas.

Systém řidičů na záloze v sídle firmy, který používají některé dopravní společnosti, u nás nemá smysl. Vzhledem k tomu, že máme provoz rozložený do více relativně vzdálených míst, náhradní vůz by v řadě případů dorazil s opravdu značným zpožděním.

Proto jsme hledali způsob, jak se ujistit, že naši řidiči každý den skutečně vstanou a vyjedou podle plánu. Myšlenka zrála celých sedm let a nyní jsme konečně

našli toho pravého – pana Karla Hanuše, který od poloviny března každý pracovní den od 3:30 do 7:30 ráno přijímá hlášení od řidičů o nástupu na směnu. Pokud se někdo neozve včas nebo nastanou neplánované změny ve směnách – například výpadky kvůli nemoci nebo jiným neočekávaným situacím, okamžitě zasahuje a řeší situaci s dispečerkou.

Pan Hanuš není v oboru nováčkem – celý život se pohyboval v dopravě. Už jako mladý jezdil se zájezdovým autobusem se svým otcem, později se přesunul do městské dopravy u budějckého dopravního podniku a nakonec i k nákladní dopravě, kde si zvykl vstávat opravdu brzy. „Když jsem jezdil s kamionem, jezdil jsem i přes noc nebo vstával už ve 2:00 nebo ve 3:00. Teď jsem trochu váhal, jak to zvládnou po dlouhé pauze, ale zatím to jde dobře,“ říká pan

Karel s úsměvem. Vstávat ve 3:30 pro něj není problém, a přitom sám sebe označuje za člověka, který rád pomůže a má rád, když věci fungují tak, jak mají.

V autobusové dopravě se pan Hanuš vždycky cítil jako doma. Měl k ní vztah už od dětství a nikdy nepochyboval o tom, že bude jezdit s kamionem, což nakonec se mu nakonec i podařilo. „Bylo to takové moje přání od malička. Autobusy, nákladáky – to všechno mi bylo vždycky blízké,“ vzpomíná. A i když dnes už nemůže řídit kvůli vážné dopravní nehodě, po níž mu zůstaly trvalé následky, stále se v dopravě cítí jako ryba ve vodě.

Když už není za volantem, najde si čas na jiné věci, které ho baví. Navštěvuje chráněnou dílnu v Chelčicích, kde se věnuje keramice a také zahradě. „Pěstujeme bylinky na čaje, to mě opravdu baví. Seču zahradu, dělám, co je potřeba,“ popisuje pan Karel s nadšením. A jak říká, život se mu otočil o 180 stupňů, když musel změnit profesi, ale našel si nové zájmy, které ho naplňují stejně, jako kdysi řidičská práce. „Také chodím ke kamarádům, kteří mají autodílnu v Budějicích. Uklízím tam, třídím odpad, připravuji kola na přezutí a další různé věci. Když jsem vyučený automechanik, pořád mě to k tomu táhne,“ říká Karel, který má k autům stále velmi blízko.

Navzdory změnám v životě je pan Hanuš stále součástí světa dopravy, i když nyní se místo řízení stará o to, že vše probíhá včas a bez problémů. A proto si vysloužil přezdívkou „pan Budíček“. S pečlivostí a zodpovědností, kterou do své práce vkládá, se stal nepostradatelným článkem, který pomáhá, aby vše fungovalo tak, jak má.





Jedna mýtná krabička pro Evropu

Díky jednotce EETS4U od Shell Fleet Solutions, kterou jsme vybavili naše dálkové autobusy, zvládáme více zemí s jedním systémem i jedním vyúčtováním.

Kdo někdy vyrazil s autobusem po Evropě, ví, že mýto není jen obyčejný a jednoduchý poplatek za použití silnice. Každá země má vlastní pravidla, vlastní systém a často i vlastní „krabičku“ do vozidla. A když těch zemí projedete víc, začne se z toho stávat malá sbírka techniky na čelním skle.

Ve StiBusu jsme proto přešli na jednodušší řešení. Používáme univerzální mýtnou jednotku EETS4U (OBU), kterou dodává Shell Fleet Solutions a která běží na platformě Toll4Europe. V praxi to znamená jedno zařízení, které zvládne více evropských mýtných systémů.

Jak to funguje? Jednotka je nainstalovaná ve vozidle a pomocí satelitní technologie GNSS nebo mikrovlnné komunikace DSRC pozná, kde se autobus právě

nachází a jaký úsek projel. Informace odešle poskytovateli služby, který zajistí správné zúčtování mýta. Pro nás to znamená hlavně jednodušší administrativu: méně smluv, méně dokladů a méně dohledávání, co kde vlastně platíme.

Výhodou je také to, že jednotku není potřeba nikde složitě aktivovat. Jakmile je namontovaná a napájená, potřebná nastavení se mohou nahrát přes mobilní síť. Tam, kde máme službu sjednanou, tak odpadá klasické kolečko: zastavit, registrovat se, vyzvednout zařízení.

Pro řidiče je obsluha velmi jednoduchá. Platí základní pravidlo „semaforu“: zelená = jedu, žlutá = kontroluji, červená = bezpečně zastavím a řeším. Pokud se během cesty změní některé parametry vozidla – třeba přívěs nebo hmotnostní

kategorie – je potřeba tyto údaje v některých zemích do jednotky doplnit, aby nedošlo k chybě ve zpoplatnění.

Je dobré také připomenout, že mýto se vždy řídí pravidly jednotlivých států. Například v Německu jsou autobusy od mýta osvobozené, zatímco v Rakousku se autobusy nad 3,5 tuny zpoplatňují. Proto je při plánování trasy vždy důležité vědět, jaká pravidla platí právě pro danou zemi.

A co cestující? Pro ně se vlastně nic nemění. Jen to, že v zákulisí funguje o něco jednodušší systém. Na mezinárodních trasách tak máme větší jistotu, že mýto běží správně – a posádka se může soustředit hlavně na to nejdůležitější: bezpečnou a pohodlnou cestu.

Strípky z cest OBRAZEM

Každá cesta má svůj okamžik. Tichý, silný, neopakovatelný. S autobusy StíBusu jsme takové zachytili pro vás – ve strípcích z cest, které mluví obrazem.



7. 1. 2026, Trhové Sviny



8. 1. 2026, Trhové Sviny



24. 9. 2025, Doksy



8. 1. 2026, Dubné



8. 1. 2026, Veselí nad Lužnicí



16. 1. 2026, Srubec



24. 1. 2026, Dachstein



17. 1. 2026, Jindřichův Hradec



2. 2. 2026, České Budějovice



22. 11. 2025, Štěpánovice
u Českých Budějovic



22. 1. 2026, České Budějovice



10. 3. 2026, České Budějovice

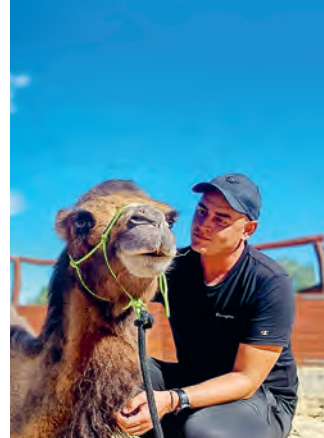


6. 4. 2026, Praha



90 HEKTARŮ SVOBODY

pro zvířata i návštěvníky



Safari Resort Hluboká u Borovan je park se 230 zvířaty na devadesáti hektarech plochy. Má offroad safari, kontaktní zoo, dětské hřiště, bike park, ubytování a bistro Naše Farma. V září tu opět proběhne Den se StiBusem.

T

Jen pár minut od ruchu města se tu otevírá úplně jiný svět. Svět, kde se zpomalí tempo, kde děti zapomenou na displeje a dospělí na každodenní shon. Safari Resort není jen výletní cíl, ale místo, kde se přirozeně propojuje odpočinek, zážitek i poznání. Každá návštěva tu má trochu jinou podobu – jednou klidnou procházku mezi zvířaty, jindy dobrodružnou výpravu nebo rodinný den plný smíchu.

SAFARI RESORT – SVĚT ZVÍŘAT A DOBRODRUŽSTVÍ

Rozlehlý Safari Park v Hluboké u Borovan nabízí jedinečný kontakt se zvířaty. V přírodních oborách tu žijí stáda jelenů, daňků, koz a koní, ale také exotická zvířata jako velbloudi, lamy či bizoni. Na safaripark se můžete vypravit pěšky nebo v řízené offroad



programy pro školy a školky rozvíjejí dětské dovednosti v kontaktu se zvířaty. Areál pořádá příměstské tábory, narozeninové oslavy i tematické dny – a to vše hravou formou. Zvířátka zvědavým dětem doslova učarují.

Gastronomii a ubytování – v bistru Naše Farma ochutnáte pokrmy ze surovin z vlastní farmy a lokálních zdrojů (rodinná sezónní jídla, hamburgery, grilovaná masa, farmářské dobroty). Pro delší pobyt nabídne resort stylové ubytování (Bison Lodge, teepee, unikátní „Magic Bus“ či apartmány v zámku) přímo uprostřed přírody.

Safari Resort také pravidelně pořádá doprovodné akce – od tematických víkendů pro rodiny až po letní kino pod širým nebem či výlety s průvodcem. Oslavy a teambuilding zde má na svědomí profesionální tým – není náhoda, že Safari Resort hostí nejen rodiny, ale i svatby a firemní akce. Také cyklistický charitativní běh Safari Run tu už přilákal stovky závodníků i malých sportovců.



expedici v otevřeném terénním voze. A pro opravdové dobrodružství se můžete odhodlat k letu nad Safari – Safari Balloon zajistí přelet nad stádem bizonů a poskytne pohled z ptáčích perspektivy. Řada zvířat pochází navíc z místních chovů a farmy, takže život v jihočeské přírodě poznáte na vlastní oči.

SAFARI RESORT MÁ ALE CO NABÍDNOUT I MIMO SAFARI PARK:

Safaríště a Bike park – zábavné hřiště Safaríště o rozloze 3 500 m² nabízí prolézačky, pirátskou loď, lanovou dráhu a další atrakce v tématu safari. Nově v areálu funguje Bike Centrum s pumtrackem a skill trailem pro cyklisty všech věkových kategorií. Díky půjčce kol a elektrokol si každý vyzkouší trochu adrenalinu.

Programy pro děti – Safari školka (klub pro děti ve věku 2,5–6 let) i edukativní výukové





DEN SE STIBUSEM V SAFARI RESORTU

Safari Resort se letos v září opět promění v ráj pro stovky dětí – hostí totiž tradiční Den se StíBusem. Po loňské premiéře na tomto místě zde dopravní společnost StíBus nabídne bohatý program pro školáky i veřejnost. Safari Resort jako kulisa akce navíc nabízí nezapomenutelnou atmosféru – malé dobrodruhy tu čekají lamy, velbloudi, daňci a bizoni, kterými se mohou kochat doslova na dosah. Program Dne se StíBusem je pro účastníky (včetně vstupu do areálu) zdarma, pozvané školky i školy na něj mají dopolední blok s exkluzivním programem. Odpolední program pak přivítá veřejnost – každý si tu může zažít bezpečnou jízdu autobusem, zasoutěžit o jízdu offroadem mezi zvířaty, navštívit safari park a bistro či jen tak relaxovat v přírodě.

Safari Resort Hluboká u Borovan je tedy místem, kde se rozhodně nebudete nudit. Ať už přijedete samostatně nebo na Den se StíBusem, čeká vás 90 volnost, příroda a nezapomenutelné zážitky. Sledujte webové stránky a sociální sítě resortu i StíBusu pro aktuální informace o programu a rezervujte si svůj termín zážitku. ■



Proč mají linky StiBusu TAK DLOUHÁ ČÍSLA?

Licenční číslo linky 340930 možná působí náhodně, ale má svůj řád a význam. Vysvětlíme, co číselná označení linek znamenají a odkud se historicky vzala.

Z

Za dobu fungování StiBus jsme se setkali s různými čísly našich autobusových linek – od krátkých až po dálkové linky. Možná vás někdy napadlo, proč mají tyto linky tak zdánlivě nesourodá a dlouhá čísla. Například nejstarší linka StiBusu nese označení 340930 (trasa Suchdol nad Lužnicí – Třeboň – České Budějovice) a naše novější obecní linka má číslo 322001 (okružní obecní linka v oblasti Rudolfova u Českých Budějovic), od 1. 7. 2026 bude mít v rámci Integrovaného dopravního systému IDESKA číslo 324148. Ve skutečnosti však nejde o náhodu – číselné označení linky v sobě nese informaci o regionu i konkrétní trase a vychází z celostátního systému platného pro všechny dopravce v ČR.

Šestimístné číslo linky se skládá ze dvou částí. První tři číslice (tzv. předčíslí) obvykle ozna-

čují oblast, odkud linka vyjíždí – konkrétně původní okres (dnes kraj) vydávající licenci. Další tři číslice pak identifikují samotnou linku v rámci dané oblasti. Například u linky 340930 znamená „34“ někdejší okres Jindřichův Hradec (odkud historicky tato linka vycházela) a „930“ je číslo konkrétní trasy. Podobně u linky 322001 patří „32“ okresu České Budějovice a „001“ označuje určitou linku v této oblasti.

Systém pamatuje i na speciální případy: například třetí číslice může odlišovat typ linky nebo dopravce. Většina regionálních linek má na třetím místě 0 (standardní linka s jedním dopravcem), zatímco u městských autobusů bývá třetí číslice 5. Pokud jednu linku provozuje více dopravců společně, každý může mít ve svém licenčním čísle jinou třetí číslici (např. linku PID 570 ve středních Čechách zajišťovali dopravci s čísly 301570, 302570, 303570 apod.). V našem případě má dálková linka 340930 třetí číslo 0 (běžná linka) a obecní linka 322001 třetí číslici 2 – to naznačuje, že její licenční číslo spadá do jiné série než krajská linka (pravděpodobně jako odlišení obecního spoje). Pro cestující se však tyto detaily navenek nijak neprojevují – na orientačních tabulích vozů se standardně zobrazu-

je pouze poslední trojčíslí linky, což je zažité pravidlo v celé republice. Na autobusech tedy vidíte například jen „930“ místo celého 340930 (a u obecní linky jen „001“ místo 322001), podobně jako třeba linka licenčně označená 231426 je pro cestující známá jednoduše jako 426 v systému Pražské integrované dopravy.

Historické kořeny tohoto číslování sahají hluboko do minulosti. Už v meziválečném Československu byly autobusové tratě očíslovány – v prosinci 1920 byla čísla nových autobusových linek odlišena od dostavníků a autobusy dostaly číselnou řadu od 600 výše, od června 1925 pak čísla od 700 do 820. Koncem 20. let provozovaly Československé dráhy vlastní autobusové linky s čísly kolem 901–913 (roku 1929 jich bylo v provozu patnáct). Ve 30. letech došlo k dalšímu sjednocení: poštovní správa vyhrazovala svým linkám čísla 700–899 a například soukromé koncesované linky dostávaly čtyřciferná čísla počínaje 2000. Od října 1933 byly zavedeny odlišné tisícové řady pro různé oblasti – např. linky ČSD v Čechách měly čísla okolo 1000, na Moravě 2000, na Slovensku 3000, zatímco soukromé tratě v Čechách dostaly řadu 4000 atd.. Zřejmavostí je, že už roku 1941 vznikl princip,

340930 České Velenice - Suchdol n. Luž. - Třeboň - České Budějovice

Platí od 14.12.2025 do 12.12.2025

Prepravu zajišťuje: Sibus s.r.o., Sokolův 661, 571 01 Třinec Světlý, tel.: +420 380 322 650, +420 724 659 663, www.sibus.cz, dispecer@sibus.cz

České Velenice - Suchdol n. Luž. - Třeboň - České Budějovice												České Budějovice - Třeboň - Suchdol n. Luž. - Velenice											
Sibus s.r.o.												Sibus s.r.o.											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24

27

PARTNERSTVÍ BUDUJEME i na krátkých trasách

Ve StiBusu si zakládáme na dlouhodobé spolupráci s našimi klienty. Proto jsme ochotni zajistit dopravu klidně i jen na pár kilometrů – což nebývá u všech dopravců samozřejmostí.



K

aždého zákazníka považujeme za partnera, se kterým chceme spolupracovat dlouhodobě. To se odráží v našem přístupu: žádná trasa pro nás není příliš krátká. I zakázky na několik málo kilometrů mají pro nás smysl, pokud pomohou naplnit potřeby a spokojenost našich klientů. Mnozí dopravci upřednostňují jen velké a lukrativní zakázky, zejména během hlavní sezóny, my však věříme, že každá cesta se počítá – ať už vezeme školáky na krátký výlet do sousedního města, nebo zajišťujeme několikadenní zájezd pro desítky cestujících.

S tímto partnerským přístupem jsme tu pro naše zákazníky po celý rok, v sezóně i mimo ni. V praxi to znamená, že neodmítáme ani menší objednávky a neváháme vyhovět nestandardním požadavkům. Naším cílem je posilovat vzájemnou důvěru – každý klient si může být jistý, že se na nás může spolehnout při jakékoliv přepravě, od krátkého transferu po dálkovou cestu. Lidský a vstřícný přístup řidičů i dispečerů StíBusu jde ruku v ruce s profesionálním servisem, takže se vždy snažíme najít řešení šité na míru konkrétní situaci. Dlouhodobé partnerství pro nás není prázdnou frází, ale každodenní realitou v péči o cestující i objednatele dopravy.

„Díky pestré skladbě vozového parku dokážeme vyhovět různým požadavkům – od lokálních převozů po dálkové zájezdy,“ říká majitel StíBusu Petr Stibor. Náš vozový park je při-

praven na vše – od linkové či zaměstnanecké dopravy až po zájezdy nebo náhradní dopravu za vlak. Flotila StíBusu zahrnuje přes třicet vozidel různých typů a velikostí. Přibližně polovinu tvoří klasické linkové autobusy a menší midibusy, druhou polovinu dálkové zájezdové autokary – tato vyváženost dobře odráží naši filozofii nevybírat si jen velké zakázky. Jsme stejně vybaveni pro každodenní regionální spoje i pro velké skupinové zájezdy.

Variabilita vozového parku nám umožňuje ke každé zakázce přiřadit vhodné vozidlo z hlediska kapacity i ekonomiky provozu. Pro pravidelné linky v regionální dopravě nasazujeme spolehlivé autobusy SOR řady C a CN, zatímco na delší zájezdy či přepravu početnějších skupin spoléháme na velkokapacitní vozy IVECO Crossway a Irisbus Arway a Evadys H. Zároveň máme k dispozici široký výběr midibusů a minibusů pro flexibilní přepravu menších skupin a zakázky na míru – například Mercedes-Benz Sprinter, VDL Jonckheere Pro City či kompaktní minibusy Mercedes-Benz Vito. Tato menší vozidla vynikají snadnou manévrovatelností i v úzkých ulicích a vzdá-

lenějších lokalitách, takže se výborně hodí právě pro kratší trasy a specifické požadavky. Výsledkem je, že dokážeme zajistit dopravu „na míru“ – ať už potřebujete odvoz pár osob na firemní akci, nebo autobus pro celý zájezd.

StíBus působí ve čtyřech oblastech jižních Čech – naše autobusy vyjíždějí z Českých Budějovic, Trhových Svinů, Jindřichova Hradce a Kaplice. Toto strategické rozdělení do regionálních základů nám umožňuje být blíž k zákazníkům a zvyšuje efektivitu provozu v celém kraji. Každá oblast má k dispozici odpovídající počet vozů a řidičů, což zajišťuje rychlou dostupnost služby v daném regionu. Navíc mezi jednotlivými oblastmi panuje úzká spolupráce – v případě potřeby si dokážeme vypomoci a vyslat posily tam, kde je zrovna třeba.

Dokážeme tak pohotově řešit i mimořádné situace – ať už jde o nenadálé zpoždění, technickou závadu nebo nutnost okamžité vypomoci partnerovi při neplánované jízdě. Tím udržíme provoz v chodu i ve vypjatých momentech a minimalizujeme dopady na cestující. Jinými slovy, máme vytvořený systém, který zaručuje spolehlivost služby za všech okolností. Flexibilně reagujeme na specifické potřeby každé oblasti a poskytujeme kvalitní dopravu v celých jižních Čechách. Pro naše zákazníky to znamená, že se mohou kdykoliv a kdekoliv v regionu spolehnout na rychlou a profesionální přepravu. ■





Děti v autobuse: bezpečnost především

Přeprava dětí autobusem má svá bezpečnostní specifika. Víte, kdy musí být děti v autobuse připoutány a jak nejlépe chránit ty nejmenší?



Autobusy nejsou všechny stejné – liší se výstavou podle účelu. Městské a příměstské autobusy s místy na stání obvykle nemají bezpečnostní pásy pro cestující, zákon to po nich ani nevyžaduje. Naproti tomu dálkové autobusy (kategorie M3 třídy III nebo menší M2 určené pro přepravu výhradně sedících osob) musí mít už z výroby na sedadlech bezpečnostní pásy – tato povinnost platí od roku 2004. V moderním dálkovém autobuse tedy najdete pás na každém sedadle, zatímco v typickém městském autobuse zpravidla nikoli.

Pokud je autobus vybaven pásy, musí je podle zákona č. 361/2000 Sb. cestující starší 3 let povinně použít. Evropská směrnice zavedená do českých předpisů přitom výslovně dovoluje, aby dítě nad tři roky bylo v autobuse připoutáno jen běžným pásem pro dospělé, tedy bez speciální dětské autosedačky, a dopravci ani nemají povinnost takové zádržné systémy v autobusech zajišťovat. Děti zkrátka cestují připoutané tím, co je k dispozici – dětské autosedačky se v autobusech běžně nepoužívají a typicky je ani nelze od dopravce očekávat.

Oříškem je přeprava nejmenších dětí do 3 let. Pro ně totiž v předpisech neexistuje žádné vhodné řešení – evropské ani české zákony nestanovují, jak je v autobuse bezpečně zajištit. V praxi tak může jet batole na klíně dospělého nebo vedle něj na sedadle zcela bez jistištění, což je samozřejmě krajně rizikové. Ministerstvo dopravy i BESIP proto nedoporučují

děti do tří let dálkovým autobusem vůbec přepravovat. Pokud už není zbytlí, veškerá odpovědnost leží na doprovázející osobě.

Běžným standardem v autobusech jsou dvoubodové bezpečnostní pásy (bederní, přes klín). Oproti tříbodovým pásům s ramenním pruhem (jaké známe z osobních aut) poskytují nižší míru ochrany – při prudkém nárazu nezadrží horní polovinu těla, takže hrozí poranění hlavy či krční páteře. Zásadní problém je ale zejména v tom, že k dvoubodovému pásu nelze připevnit většinu dětských autosedaček. Prakticky všechny dětské zádržné systémy jsou konstruovány pro upnutí tříbodovým pásem, takže je v běžném autobuse jednoduše nelze bezpečně uchytit.

Během školních zájezdů a jiných cest organizovaných pro děti současná legislativa připouští, že v autobuse bez pásů mohou menší děti sedět na jednom sedadle i dvě (dokud není

překročena celková povolená hmotnost vozidla). Každé dítě by ideálně mělo mít vlastní sedadlo – i kdyby to mělo znamenat rozdělít výpravu do dvou autobusů. Pedagogický či rodičovský doprovod by měl během jízdy dohlédnout, že děti zůstávají sedět na svých místech, jsou připoutané a neruší řidiče.

Možná jste si někdy všimli oranžové tabulky se symbolem dětí – jde o speciální označení O4: označení autobusu přepravujícího děti. Jeho smysl je varovat ostatní řidiče, že při nástupu a výstupu může dítě nečekaně vběhnout do vozovky (typicky zpoza autobusu). Pokud takto označený autobus zastaví v označené zastávce, vozidla jedoucí za ním musí zastavit a pokračovat až ve chvíli, kdy autobus ze zastávky odjede.

Vozový park StíBusu je z hlediska bezpečnostní výbavy rozmanitý. Bezpečnostní pásy najdete ve větších vozidlech značek Iveco a Irisbus, v minibusích i v minivaních. Celková přepravní kapacita StíBusu dnes činí přibližně 1 350 sedících osob, z toho zhruba 40 % sedadel (cca 560 míst) je vybaveno bezpečnostními pásy. Vozidla s pásy jsou nasazována napříč provozu podle aktuálních možností. Je však třeba počítat s tím, že jejich dostupnost může být ovlivněna dlouhodobými zakázkami. Pro cesty mimo Jihočeský kraj však StíBus zpravidla využívá vozidla zájezdové kategorie, tedy autobusy vybavené pásy na všech sedadlech. ■

FLOTILA AUTOBUSŮ

Iveco Magelys 12,8M



WC Wi-Fi 53 0 1

Irisbus Evadys H



WC Wi-Fi 51-55 10-21 0-1

Irisbus Arway



WC Wi-Fi 55 12-21 1

Iveco Irisbus Crossway



WC Wi-Fi 41-54 25-29 0-1

StiBus



Ize připojit přívěs
(ISO 50)



klimatizace

WC

toaleta

Wi-Fi

připojení
k internetu



prostor pro
zavazadla



skibox



místo pro
kočárek



místo pro
invalidní vozík

L***

vysoká
polohovatelná
sedadla

L**

vysoká
sedadla

L*

základní
sedadla

55

počet míst
k sezení

23

počet míst
k stání

2

počet
míst pro
přivodce

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

Irisbus Crossway LE 10,8M



WiFi 36 42 0



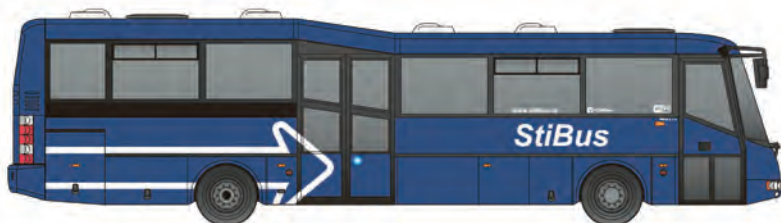
SOR C 12

WiFi 47 39 0

SOR CN 12



WiFi 38 68 0



SOR CN 10,5

WiFi 36 50 0

SOR NC 18



WiFi 55 87 0

SOR CN 8,5



WiFi L* 25 31 0

ROŠERO - P First FSLI



WiFi L** 26 5 0

VDL Johnckheere Pro City L



WiFi L* 16 12 0

Iveco Indcar Wing



WiFi L** 26 0 0

Mercedes-Benz V-class XL



WiFi L*** 5

Mercedes-Benz Vito 116 CDI XXL



L** 8

Mercedes-Benz Vito 111 CDI XL



L* 8



...převezeme i malé
skupiny nebo
jednotlivce. Každý
cestující se počítá!



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

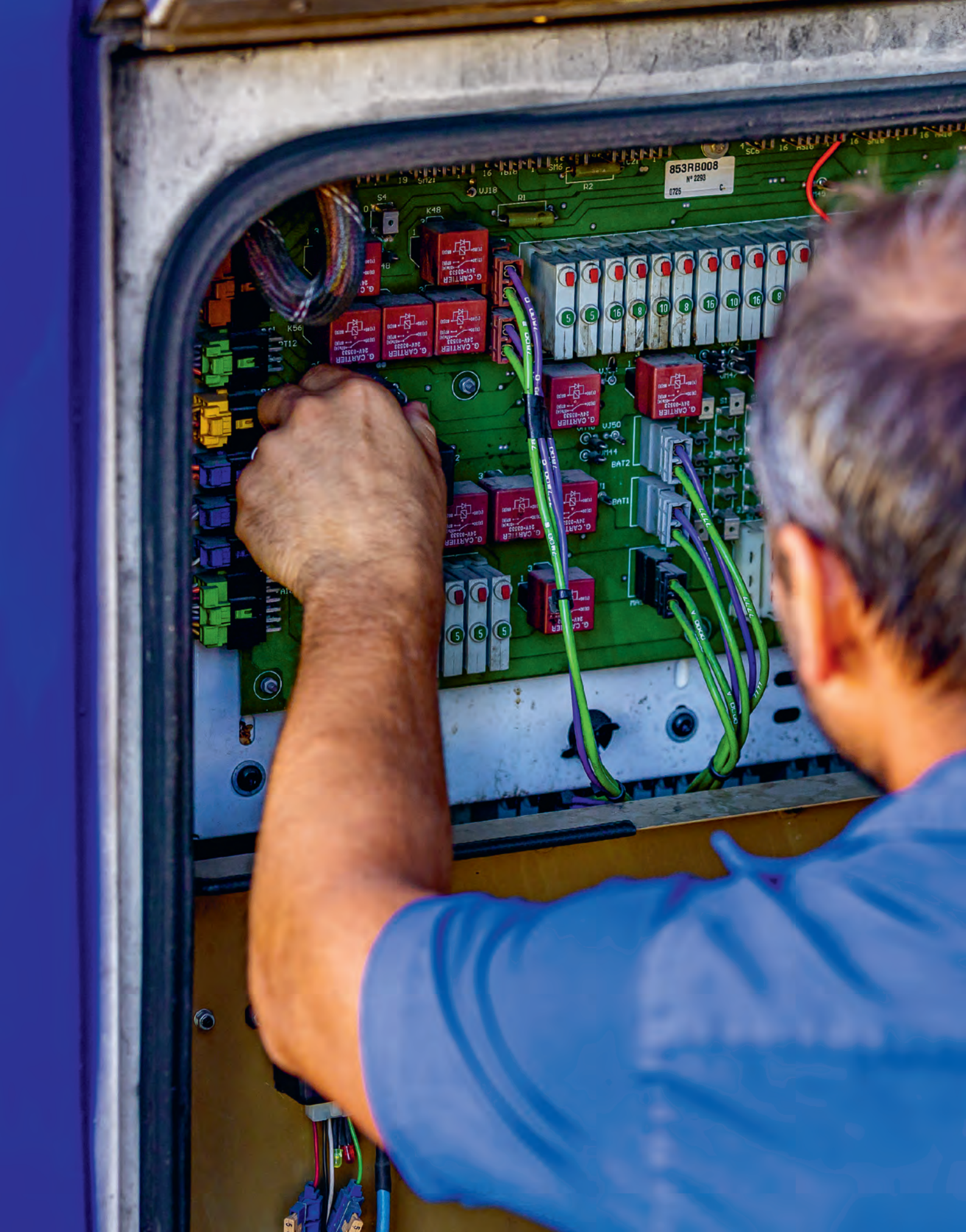
Pravidelná přeprava

**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





BEZPEČNÝ START

Co děláme, než nastoupíte?

Jen klíčky v zapalování nestačí. Než vás přivítáme na palubě, prochází každý autobus pečlivou pravidelnou kontrolou. Je to ranní rutina, která se opakuje den co den — a jejím jediným cílem je vaše bezpečí.

Z

atímco město ještě spí a vy si možná chystáte první kávu, u nás už je živo. Pro řidiče StíBusu nezačíná pracovní den nastartováním motoru a otevřením dveří, ale rituálem, který probíhá za každého počasí a bez výjimky. Říkáme mu předvýjezdová kontrola — a je to ten nejdůležitější moment dne, který jako cestující obvykle nevidíte. Ještě předtím se řidič na dálku přihlásí na směnu — často už s předstihem před cestou do práce.

Ještě než usedne k volantu, ověřuje, že má autobus kompletní výbavu i platné doklady. Kontroluje vozové desky: složku s technickým průkazem, licencemi, zelenou kartou a dalšími dokumenty. Zároveň prohlédne povinnou výbavu v dosahu svého pracoviště — výstražný trojúhelník, reflexní vestu a další prvky, které si přejeme nikdy nepotřebovat, ale které musí být vždy připravené.

První kroky pak vedou kolem celého vozu. Řidič zpravidla před startem spouští nezavislé topení — zařízení, které předejdehřívá motor i provozní kapaliny, aby byl start šetrnější. Zatímco se motor zahřívá, využívá čas k pečlivé obchůzce. „Čte“ si autobus očima: kontroluje pneumatiky — jediné body, které drží několikátunový kolos na silnici — sledu-

je dezén, drobná poškození či třeba kamínky ve vzorku. Pohledem, případně i poklepem orientačně ověřuje tlak. Kontroluje také možné úniky kapalin či netěsnosti hadic, které se v zimě mohou vlivem fyzikálních jevů objevit. Po nastartování následuje ještě jedno krátké kolečko. Řidič zkontroluje osvětlení, případné úniky vzduchové soustavy nebo jiných kapalin a vizuálně projde karosérii. Všimá si, zda nepřibyl nový škrábanec, zda jsou všechna víka a schránky bezpečně zavřená. I malá prasklina ve skle může být signálem problému, který je potřeba řešit dřív, než autobus vyjede.

Teprve poté usedá do kabiny — ale ani teď se ještě nejede. Po otočení klíčku sleduje kontrolky na přístrojové desce, tlak vzduchu i stabilitu ukazatelů v normálních hodnotách. Zvláštní pozornost patří brzdovým a vzduchovým systémům, protože právě ty jsou základem bezpečné jízdy. V kabině se ověřuje i vše, co má přímý vliv na pohodlí a bezpečí cestujících: funkčnost stěračů, přesné nastavení zrcátek, plynulý chod dveří. Zapínají se informační systémy, displeje a hlášení — aby cestující dostávali správné informace o trase.

Pozornost se obrací také do interiéru. Řidič kontroluje sedadla, madla, schody i nouzové východy, ověřuje bezpečnostní pásy tam, kde jsou povinné. Nakonec projde celý prostor, srovná podhlavníky, zkontroluje závěsy a ujistí se, že je interiér uklizený po předchozí zakáz-

ce. Součástí přípravy je i ověření funkčnosti topení či klimatizace, aby byla cesta od první minuty pohodlná. Důkladnější technické kontroly pak probíhají v rámci běžné údržby na dílně — tam se kontrolují i části, které řidič při své obhlídce nevidí: náplně náprav, mazání, hasicí přístroje a mnoho dalších důležitých komponentů.

Péče ale nekončí ani během směny. Řidič sleduje chování vozu, naslouchá neobvyklým zvukům a na delších trasách při zastávkách znovu kontroluje například pneumatiky či brzdy. Závady hlásí servisním technikům, doplňuje palivo, AdBlue i provozní kapaliny — a autobus tak může být připraven na další službu.

Teprve když má jistotu, že je vše v pořádku, zařadí rychlost a vyjíždí na trasu. Ve StíBusu nebereme bezpečnost jako formalitu nebo byrokratickou povinnost. Je to náš závazek vůči vám. Díky těmto každodenním kontrolám můžete cestou v klidu podřimovat, pracovat nebo jen odpočívat. O vaše bezpečí bylo postaráno dávno předtím, než jste dorazili na zastávku.

Až přistě nastoupíte, vězte, že dobrá jízda začíná ještě před rozjezdem. Přejeme šťastnou cestu. ■



LIPENSKO

jihocheské moře zážitků

Lipenská přehrada, největší vodní plocha v České republice, je už dlouho oblíbeným cílem pro letní i zimní dovolenou. Právem se jí říká „jihocheské moře“ – ale Lipensko nenabízí jen koupání nebo bruslení. Je to krajina plná zážitků, kde se snoubí příroda, sport i klidná romantika.



K

Když se řekne Lipno, většině lidí se vybaví Lipno nad Vltavou s rušným centrem turistiky, aquaparkem nebo Stezkou korunami stromů. Jenže skutečný rozsah Lipenska je mnohem pestřejší a zasahuje do celkem 18 obcí rozestřených kolem přehrad. Každá z nich má svůj charakter, své tempo a svá tajemství.

V mnoha z těchto míst najdete opravdový klid, kontakt s přírodou a autentickou atmosféru venkovského života. Stačí se vydat o kousek dál a poznáte Lipno z jiné perspektivy: tichými lesy, kolem přívozu, po stezkách mimo hlavní proud turistů a v blízkosti Šumavských hvozdů.

LIPENSKO CELOROČNĚ V POHYBU

Když přehrada v zimě zamrzne, promění se v nejdelší upravovanou bruslařskou dráhu v Evropě. Ledová magistrála propojuje obce na obou březích Lipna a nabízí nezapomenutelný zážitek pro bruslaře i chodce. Kromě toho je oblast ideální pro běžkaře, zimní túry i milovníky skialpinismu, kteří si zde přijdou na své v nenáročných i delších šumavských trasách.



Jakmile sníh odtaje, Lipensko se přirozeně přepne do jarního rytmu. Zmrzlý led vystřídá cyklistický zvonek a místo bruslí nastupují kola. Upravené cyklostezky kolem vody, lesní cesty i trasy pro horské kolo zvou k aktivnímu pohybu bez ohledu na věk či fyzickou kondici. Oblast kolem Nové Pece je navíc rovinatější a zvládnou ji i děti. Nechybí ani místa pro odpočinek, výhledy na hladinu a skvělé kavárny s posezením venku.



Už jste vyzkoušeli, jaké to je nechat se po Lipně převézt přívozem? Tahle drobná, ale oblíbená atrakce propojuje obě strany přehrady a často usnadňuje naplánovat si trasu bez nutnosti objíždět vodní plochu kolem dokola. A navíc: není to jen praktická zkrátka, ale i malý romantický zážitek s výhledem na hladinu a Šumavské vrcholy.

VODNÍ ELEKTRÁRNA LIPNO

Pod hladinou přehrady se ukrývá technický unikát: vodní elektrárna Lipno I. Zprovozněná v roce 1959, dodnes slouží jako stabilní zdroj obnovitelné energie. V letní sezóně je možné se přihlásit na komentovanou exkurzi, která nahlédne více jak 150m pod hladinu i do his-

torie tohoto stavitelského díla.

ADALBERT STIFTER A JEHO KRAJINA

Známý šumavský rodák Adalbert Stifter měl ke zdejší krajině hluboký vztah. V Horní Plané navštívte jeho památník s expozicí o životě a díle tohoto literáta, který uměl přírodu popisovat s neobvyklou citlivostí.

MEDVĚDÍ STEZKA

Jedna z nejstarších naučných stezek v Čechách propojuje Novou Pec s Ovesnou. Medvědí stezka je ideální pro rodiny s dětmi, vede



malebným terénem Šumavy a nese název podle posledního medvěda uloveného v Čechách. Na trase Vás čeká příroda v plné kráse.

SAKRÁLNÍ PAMÁTKY

Na Lipensku má duchovno hluboké kořeny. Nejvýznamnější sakrální památkou je cisterciácký klášter ve Vyšším Brodě, s rozsáhlou knihovnou, duchovní atmosférou a jedinečným pokladem – Závišovým křížem, vzácným románským relikviářem, který se řadí k nejcennějším uměleckým památkám v Česku.



HRADY, KTERÉ SE TYČÍ NAD KRAJINOU

Vítkův Hrádek, rozložený na vrcholu hory Vítkův kámen, je nejvýše položenou hradní zříceninou v České republice. Z jeho věže se otevírá panoramatický výhled na hladinu Lipna, šumavské lesy a při dobré viditelnosti i na vrcholky Alp. Historie tu doslova dýchá z každého kamene. Neméně působivý je také hrad Rožmberk, jedna z nejstarších rezidencí mocného rodu Rožmberků, kde si můžete projít gotické sály i rytířskou výbroj. Výpravu za výhledy i duchovní silou uzavírá Stožecká kaple, poutní místo ukryté v hlubokých lesích, oblíbené nejen mezi poutníky, ale i romantiky. jako magické vyhlídkové a poutní místo.



SCHWARZENBERSKÝ PLAVEBNÍ KANÁL

Technický unikát ukrytý v šumavských lesích. Tento historický kanál, původně vybudovaný pro dopravu dřeva z nepřístupných oblastí Šumavy do Rakouska, je dnes klidným cílem výletů pěších i cyklistických. Trasa kolem kanálu vede nádhernou krajinou a patří k nejromantičtějším výletům, které můžete v oblasti podniknout.

ZANIKLÉ VESNICE A STOPY ZMIZELÉHO SVĚTA

Stavba lipenské přehrady na počátku 50. let 20. století znamenala zásadní zásah do zdejší krajiny – nejen technický, ale i lidský. Řada obcí musela ustoupit vodě. Mezi takové patří například Dolní Vltavice, kde zůstal jen kostel a malý přístav, nebo zcela zaniklá Kyselov. Zmizely ale i obce, které nebyly zatopeny, nýbrž zanikly z různých důvodů po roce 1945. Vydejte se například do Hůrky, kde podle legendy žil tajemný převaděč Král Šumavy.

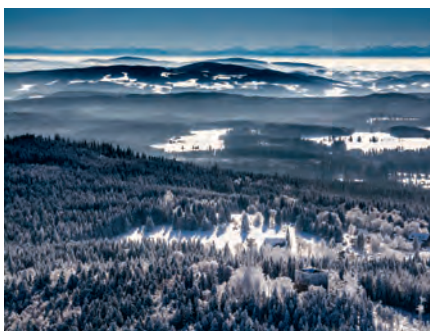


Pokud Vás téma zaniklých obcí zaujalo, nechte si ujít expozici Příběhy zaniklých vsí v muzeu v Horní Plané. Staré mapy, archivní fotografie i svědectví pamětníků dávají zmizelým místům hlas.

LIPENSKO Z VÝŠKY

Některé pohledy si pamatujeme celý život. Na Lipensku k nim patří především výhledy z míst, která dávají krajině nový rozměr a umožňují vnímat její krásu v celé šíři. Mezi nejznámější a nejnavštěvovanější vyhlídky regionu patří Stezka korunami stromů Lipno a Dobrá Voda u Horní Plané – každá jiná, přesto výjimečná.

Stezka korunami stromů Lipno je moderní architektonická dominanta regionu a jedinečný zážitek pro všechny generace. Bezbariérová lávka vede návštěvníky vysoko nad zemí až na vyhlídkovou věž, odkud se otevírá dechberoucí panorama Lipenské přehrady, šumavských lesů i vzdálených alpských vrcholů. Stezka propojuje poznání, pohyb a zábavu a právem patří k ikonám Lipenska. Oproti tomu Dobrá Voda nabízí klidnější, intimnější zážitek. Oblíbená vyhlídka nedaleko Horní Plané okouzlí návštěvníky tichou atmosférou,



výhledem na Lipno a okolní lesy a pocitem hlubokého spojení s přírodou. Je ideálním místem pro krátkou zastávku při výletě, rodinnou procházku i chvíli, kdy si chcete jednoduše sednout a nechat krajinu působit.

Tyto dvě vyhlídky dokonale vystihují charakter Lipenska – regionu, který dokáže nabídnout jak výrazné zážitky, tak klid a prostor pro zpomalení. Pohled z výšky zde není jen atrakcí, ale pozvánkou k návratu. ■

Historie SPOLEČNOSTI StiBus

V minulém čísle jsme si v našem historickém ohlédnutí mohli s pomocí rakouských kolegů připomenout trolejbusový provoz ve vitorazském Gmündu. Tentokrát se však nabídla možnost využít vlastní archivní zdroje, a tak vznikl nápad čtenáře seznámit s minulostí týkající se zejména naší společnosti.

TEXT: RICHARD PIROUTEK

Číslo pol. rejstříku	Jméno živnostníka, rok a místo narození, obec domovská a bydliště. Firma. Právo vdovské a descendentů	Živnostenské oprávnění (Přesné označení předmětu podniku)
31/ 1929	Václav Mašek, mar. 17. IX. 1899 v Horušíne Slivno, průd.: vyst.: Anšeno.	Žof. 15 z. n. podle st. v. zák. z r. 1865 č. 25 z. z. koncese periodické dopravy osob autobusem na trati: Krop. Vrutice nadbratí - Slivno Slivno - Jol. Slivno Slivno - Měčín - Vodň. Nové Pánětky a zpět, a to za podmínek v kone. stn. č. 27. 148 z. 14. 6. 1929 uvedených.



Václav Mašek (1899)

P

Poctivě vedený rodinný archiv plný různých historických dokumentů mnohokrát velmi obtížně zachráněných, nám umožnil nahlédnout do minulosti podniku, na jehož základech vyrostl dnešní StiBus, a to s nebývalou přesností. Můžeme si tedy lépe ilustrovat, jak to před sto lety vypadalo, pokud měl někdo v úmyslu založit svou „živnost“ v poskytování autobusové dopravy. Dostáváme se tak do začátků existence této služby, resp. do doby, kdy právě zažívala svůj první větší rozmach.

Někteří naši skalní fanoušci již asi vědí, že jednatel společnosti Petr Stibor je pravnukem jistého pana Václava Maška. Právě pan Václav Mašek stál v roce 1927 u zrodu společnosti, nebylo to však v kraji jihočeském, nýbrž na pomezí dnešního středočeského a libereckého kraje v oblasti Kokořínska a Mělnicka. Shodou okolností se v okolí (konkrétně v Dolním Slivně) nalézají i stopy po předcích autora tohoto článku, takže bylo možné najít i několik pamětníků mezi rodinnými přáteli.

ZAKLADATEL

Pan Václav Mašek se narodil 17. září 1899 v Horním Slivně, malé obci nedaleko Benátek nad Jizerou. Pocházel z dvojčat, ovšem celkem měli Maškovi 9 potomků. Již od dětství měl prý zájem o techniku a během 1. světové války, kdy se jako legionář dostal až do Krasnojarsku, aby ve zdejší základně Čs. legií chránil Transsibiřskou magistrálu, svůj zájem zcela jistě prohloubil. Po ukončení této anabáze se v roce 1920 patrně velice dobrodružnou cestou přes tehdejší Jugoslávii vrátil a nedlouho poté se zde i oženil s jistou slečnou Marií Víš-

kovou. Zpočátku spolu mohli bydlet v Nebuželích u rodinného přítele faráře Půlpána, který pár i oddal, protože se však rodina průběžně rozrůstala, vyjednal Půlpán o něco větší zázemí na faře v nedalekých Chorušicích. Václav již tehdy snil o nákupu nějakého moderního vozidla, avšak po vzoru dobrého hospodáře s vidinou zajišťování např. taxislužby v okolí, aby si vozidlo na svůj provoz vydělávalo. Paní Mašková však tento zápal zpočátku prý nesdílela. Když ale díky dobrým sousedským vztahům dostal Václav nabídku zajišťovat převoz pošty od vlaku z nedaleké Kropáčovy Vrutice a farář Půlpán podpořil mladou rodinu a možná neopakovatelnou příležitost velkorysou půjčkou, žádné překážky mu již nekladla. Václav tedy nabídku přijal, koupil koně a začal v regionu zajišťovat veškeré poštovní služby. Rozrůstající se domácnost, ale i zvětšující se objem přeprav donutila rodinu Mašků přestěhovat se časem do nedalekého centra zdejšího regionu, kterým bylo městečko Mšeno



Vybudování mšenského koupaliště - lázní
znatelně pozvedlo úroveň městských služeb,
čímž ovlivnilo i popřátku po místní dopravě.

– nejdříve do nájmu k rodině Haluškových, později však už do zakoupeného stavení po jistém p. Najmanovi, který se rozhodl odcestovat do USA. Patřil k poměrně velké migrační vlně té doby, protože i přes výstavbu několika cukrovarů, parních pil a mlýnů nebyl

tento v zásadě odlehlý region nikdy příliš industrializován a jediné odvětví, kterému se zde v omezené míře dařilo, bylo zemědělství.

MŠENO PO 1. SVĚTOVÉ VÁLCE

Potenciálním viníkem této vlny vyhlazování byl v 19. století hlavně nedostatek vodních zdrojů, se kterými mělo Mšeno dlouhodobé problémy, ale také síť komunikací, která zde byla velmi zastaralá. Pokud nezahrneme do výčtu trať původní Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (k.k. privilegierte Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn – TKPE) vzdálenou necelých 20 km, získalo město železniční spojení až na přelomu 19. a 20. století, a to nejdříve pouze s Mělníkem napojením na trať Mělník – Střednice, a až později s Chotětovem ležícím právě na TKPE, v té době již ale ve vlastnictví České Severní dráhy (Böhmische Nordbahn – BNB). Tato napojení vznikla ale až po mnoha inter-

vencích zdejší radnice, aby bylo možné snáze obchodovat se zemědělskými výrobky zdejších živnostníků a odliv obyvatelstva, pokud možno ustál.

Železnice lokálního charakteru přinášela benefity do regionu jen pozvolna, přesto město společensky i kulturně rozkvétalo a vzniklo zde mnoho spolků včetně těch politických a vlasteneckých. Slibný rozvoj však přerušila Velká válka, která celý region opět uvrhla do značné bídě, a jak se dozvídáme z dochované literatury, dařilo se zde snad jen lichvářům a podobným spekulantům. Takové prostředí nebylo pro nějaký rozvoj ideální, a i po válce se z něho region vzpamatoval jen velmi pomalu. Nadšení místních vlastenců z nově vzniklé ČSR však svoje ovoce přineslo a poměrně záhy se vedení mšenské radnice s těmito praktikami vypořádalo. Ještě v roce 1918 se podařilo městu získat legální ban-



Podepsaný Mašek Václav, podnikatel automobilní
poštovní dopravy, uctivě prosí shora uvedený úřad
o povolení koncese autobusové linky s projížděním
následujících uvedených míst...

kovní půjčku na stavbu sokolovny a biografu. Výnosy z jeho provozu byly použity na rychlé splácení této půjčky. Byla také postavena nová škola a v roce 1921 byla dokončena důležitá stavba tzv. skupinového vodovodu Mšeno–Sedlec, která definitivně vyřešila letité problémy s nedostatkem vody. Během funkčního období prvního starosty po vzniku ČSR Karla Kašpárka byl v letech 1924–1925 do města zaveden elektrický proud a bylo také vybudováno koupaliště, které společně s turisticky vyhledávaným Kokořínskem lákalo v letních měsících výletníky ze širšího okolí ale i z Prahy. Přesto se ani za 1. republiky nedařilo město industrializovat a Mšeno se nikdy nestalo městem okresním.

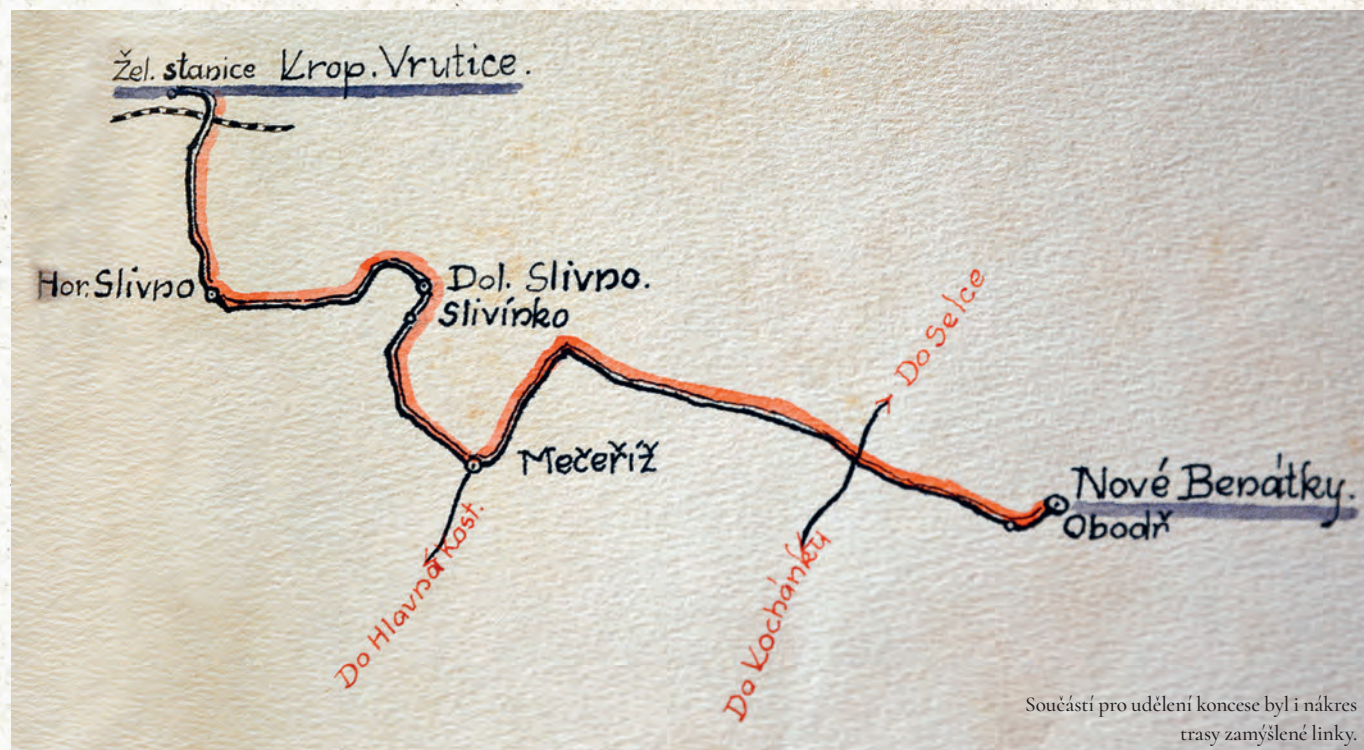
Možná ve vidině nějakého obecného pozvednutí zdejší životní úrovně se v těchto podmínkách Václav Mašek rozhodl, že bude vozit už nejen poštu, ale i „cestující“, ovšem už za využití moderního dopravního prostředku – autobusy. Autobusy ve 20. letech zažívají skutečný boom – statistiky uvádějí, že v říjnu 1926 bylo na území ČSR v provozu již 676 autobusů, což je oproti roku 1922 s celkovým počtem 126 kusů nárůst o cca 500 %. V dalších dvou letech byl tento počet ještě zdvojnásoben na 1377 kusů. Pokud vynecháme městské provozy a státní linky v režii pošty, do roku 1926 se v celé ČSR podílelo na linkové dopravě již cca 200 menších „soukromých“ firem, jejichž majitelé začínali velice podobným způsobem jako pan Mašek.

PRVNÍ AUTOBUS

K zakoupenému stavení ve Mšeně na adrese Žižkova 280 tedy Maškovi přikoupili od rodiny Polívkových část zahrady se zázemím pro ustájení koní, které však brzy mělo sloužit jinému účelu. Obchod proběhl hladce, protože

pan Polívka jako zástupce Správy pošt v Praze byl se službami Václava Maška nadmíru spokojen a odtud v roce 1927 zbýval k „motorisaci“ jeho živnosti už opravdu jen krůček. K prvnímu autobusu, který se dostal do vlastnictví pana Maška, se bohužel žádné konkrétní údaje nedochovaly. Byl jím vůz značky Rugby vyrobený v USA. Pod tímto jménem vyráběla společnost Durant Motors Company z New Yorku v letech 1923–1928 svoje výrobky na vývoz pro evropský trh, s úmyslem vyhnout se celním a licenčním poplatkům za použití tohoto jména. Stejný postup uplat-

Rugby, první typ
jednotunový Express
L s šestiválcovým
motorem a druhý 1,5
tunový čtyřválec X



Součástí pro udělení koncese byl i náčrsek trasy zamýšlené linky.

O z n á m e n í !

**Dovoluji sobě zdvořile
oznámit, že dnem 1. prosince
1928 otevru**

**autobus.
dopravu.**

**Jsa zvyklý přesností, což do-
kazují moje spolehlivé jízdy
1^{1/2} roku v převážné části mojí
teď prodloužené trati doufám, že
ct. obecnístvo podniku mému
poskytne laskavou důvěru.**

O lask. přízeň prosí

V. MAŠEK.

Černický Mělník

Vlastní propagace se
dochovala na originálním
plakátu, vydaném před
Vánoci roku 1928.

Původ vozu p. Maška se tedy nepodařilo do-
hledat, je o něm známo jen, že byl zakoupen
již „z druhé ruky“ a pan Mašek ho udržel v pro-
vozu maximálně tři roky.

S tímto vozem již patrně provozoval první svo-
ji linku z Chorušic do Mšena. Tuto, ale i další
„linky“, provozoval pan Mašek ještě bez kon-
cese a v praxi rozvážel zákazníky prakticky
až k jejím domovům, pokud to bylo z hledis-
ka sjízdnosti tehdejších silnic alespoň trochu
možné. Ačkoliv vděčnost těchto cestujících
byla jistě velká, brzy se o tomto počínání do-
zvěděly i úřady, ale také konkurenti, kteří se
v regionu rovněž snažili prosadit. Pan Mašek
tak čelil nejednomu udání, a byl proto něko-
likrát vyšetřován místním četnictvem. Proto-
že měl v regionu nadstandardní vztahy, byla
mu však nabídnuta možnost vše legalizovat
a svou již zavedenou živnost opatřit patřičnou
koncesí.

KONCESIONÁŘ

Archivní dokumenty a úřední zápis doklá-
dají první žádost o koncesi datovanou 3.
říjnem 1928, přičemž schválení potom trvá
až do roku 1929. Vlastní dobová propagace
však v prosinci 1928 uvádí již rok a půl trva-
jící zkušenosti v oboru, takže výše uvedené

nila automobilka u vývozu do Austrálie
a Nový Zéland. Pokud však nahlédneme
do exportního katalogu Rugby, najdeme
tam 10 modelů tehdejšího „trucku“, bohu-
žel však žádný autobus. Nástavby na šasi
tohoto typu se totiž prováděly až v Evropě
a podílelo se na nich dokonce několik set
karosářských firem, z nichž mnohé svoje
výrobky ani neopatřovaly výrobními čísly.



Současný vzhled někdejší základny
Václava Maška ve Mšeně na adrese
Žižkova 280.

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