

PŘÍLOHA ODERSKÉHO ZPRAVODAJE

## Železniční jízdenky

Na území naší republiky se první jízdenky objevily v roce 1832 na koněspřežné železnici z Českých Budějovic do Lince. Tyto jízdenky měly téměř čtvercový formát, byly z tenkého papíru a do předtištěných kolonek se dopisovaly názvy nástupní i cílové stanice, den a hodina odjezdu, registrační číslo a výše jízdného. Nověji byly zavedeny jízdenky s předtištěným názvem nástupní a cílové stanice a s vyznačením vozové třídy.

Vynálezcem kartónových (lepenkových) tištěných jízdenek byl anglický železniční zaměstnanec Thomas Edmondson, který je po roce 1838 začal používat pro usnadnění vlastní práce. Měly rozměry 1 a 3/16 x 2 a 1/4 x 1/32 anglického palce (30,5 x 57,0 x 0,8 mm) a rozšířily se po celém světě. Lepenkových jízdenek z počátku jejich zavedení se příliš nedochovalo, protože cestující od vlaku nemohli odcházet jinou než příkázanou cestou a jízdenky museli odevzdávat. Neodevzdání platné jízdenky se posuzovalo stejně přísně jako jízda na černo.

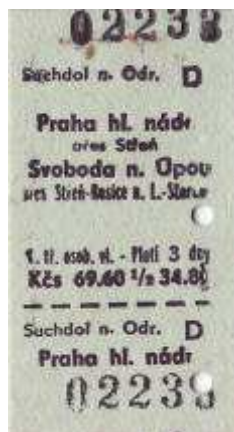


1 - Jízdenka z 19.6.1945



2 - Jízdenka z 2.8.198-

Pro snazší kontrolu byly později jízdenky barevně odlišeny podle vozových tříd – zpočátku měl karton (přířez) jízdenky pro první třídu barvu žlutou, pro druhou zelenou, pro třetí hnědou a pro čtvrtou barvu modrou, která byla po zrušení čtvrté třídy používána pro dělnické jízdenky. V 1. polovině 50. let 20. století byla u nás zrušena 3. vozová třída (jízdenka č. 1), čímž došlo ke změně barev jízdenek - hnědá barva byla používána pro 2. vozovou třídu (jízdenka č. 2), zelená pro 1. vozovou třídu (jízdenka č. 3) a žlutá barva se přestala používat.



3 - Jízdenka z 25.11.1975



4 - Jízdenka z 6.2.1975

Staniční jízdenky měly jen jednu cílovou stanici (jízdenka č. 4). Směrové jízdenky nesly na sobě označení více cílových stanic, každá pro různý směr (jízdenka č. 5). Mimo názvů stanic se na některých jízdenkách objevovaly další značky, čísla a písmena:

- okřídlené kolo označovalo tzv. „režijní“ jízdenky za zaměstnanecké jízdné (jízdenka č. 6),
- černá kolečka s bílými písmeny S nebo zlomky 1/4, 1/3, 1/2 značily snížené nebo poloviční jízdné (jízdenka č. 7),
- černá kolečka s písmeny T a Z vyznačovala směr tam a zpět na jízdenkách pro dva směry (jízdenka č. 8).



5 - Jízdenka z 12.1.1980



6 - Jízdenka z 22.12.198-

Jízdenky na rychlík měly základní barvu podle příslušné vozové třídy a uprostřed jízdenky svislý úzký červený proužek v celé délce jízdenky (jízdenka č. 9). Rychlíkové příplatky byly bílé jízdenky s tlustými šik-

mými pruhy vedenými ve směru od levého horního rohu k pravému dolnímu rohu (*jízdenka č. 10*). Barva těchto pruhů odpovídala použité vozové třídě. Příplatky na spěšné vlaky byly bílé jízdenky s tlustými vodorovnými pruhy (*jízdenka č. 11*).



7 - Jízdenka z 18.2.1992



8 - Jízdenka z 11.11.1975



9 - Jízdenka z 17.10.1975



10 - Jízdenka z 23.9.1981

Dělnické jízdenky týdenní nebo zpáteční byly modré (*jízdenka č. 12A a 12B*). Dělnická týdenní jízdenka jednosměrová byla modrá s tlustým svislým bílým pruhem uprostřed. Jízdenky pro zvláštní vlaky byly v dvoubarevném provedení, levá polovina jízdenky červená a pravá bílá. Byly určeny na příležitostné vlaky, rekreační vlaky pro pracující, sportovní vlaky a rekreační vlaky do horských oblastí. Vstupenky na nástupiště měly barvu růžovou (*jízdenka č. 13*). Sčítací lístky měly barvu bílou (*jízdenka č. 14*). Místenky byly barvy bílé (*jízdenka č. 15A a 15B*) nebo hnědé (*jízdenka č. 16A a 16B*). Lepenkové jízdenky vydávané cestovní kanceláří Čedok měly kromě jízdeného uvedení i předprodejní přírážku (provizi Čedoku). Existovaly ještě další druhy méně užívaných jízdenek (např. sdružených) nebo s úpravami pro rozlišení cílových stanic u větších měst.

U nás používané lepenkové jízdenky měly natištěno kromě názvu výdejně, cílové nebo směrové stanice, ceny jízdenky a výše uvedených označení i pětimístné pořadové číslo a série (*jízdenka č. 17*). Datum jejich výdeje se v pokladnách vyznačovalo na tzv. kompostéru vytlačení data do jízdenky. Průvodčí při kontrole

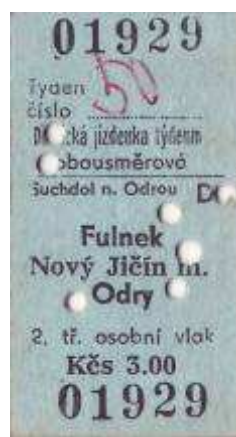
ve vlaku jízdenky procvakávali proštipovacími kleštěmi s kulatým razníkem (průštipkami - *jízdenka č. 18*). Novější razítkovací kleště na jízdenky razily potřebné údaje.



11 - Jízdenka z 9.2.1984



13 - Vstupenka na nástupiště



12A - Jízdenka z 8.12.1980



12B - Jízdenka z 8.12.1980



14 - Sčítací lístek



17 - Jízdenka z 27.9.1985

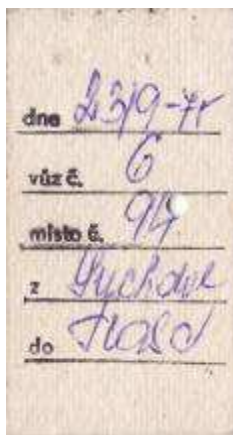
Větší železniční stanice od 70. let 20. století nepoužívaly běžné natištěné lepenkové jízdenky ale jen kartónové přířezy příslušných barev, které se konkrétním textem potiskovaly přímo v pokladnách na tiskacích strojích (*jízdenka č. 19*). U malých zastávek, kde se nevyplatilo mít celý sortiment lepenkových jízdenek pro všechny cílové stanice, se používaly jízdenky, u nichž se cílová stanice dopisovala ručně (*jízdenka č. 7*).

U železničních zastávek bez výdeje jízdenek již dříve

cestující ve vlaku odbavovali průvodčí vydáváním bločkových (jízdenky č. 20 a 21), trhacích (jízdenka č. 22) nebo vypisovaných jízdenek různého provedení (jízdenky č. 23 - 30) tištěných na tenčím papíru. U bločkových jízdenek průvodčí údaje vyznačovali prostřipovacími kleštěmi, u trhacích odtrhávali příslušné díly jízdenek a u vypisovaných doplňovali údaje propisovací tužkou.



15A - Jízdenka z 23.9.1975



15B - Jízdenka z 23.9.1975



16A - Jízdenka z 28.1.1975



16B - Jízdenka z 28.1.1975



18 - Jízdenka z roku 1988



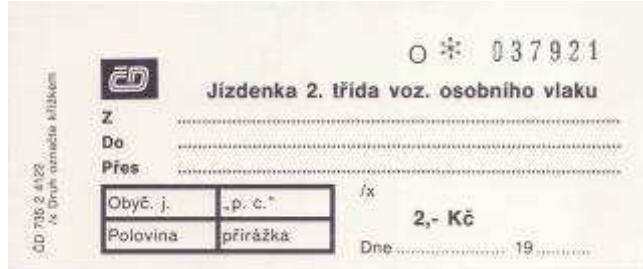
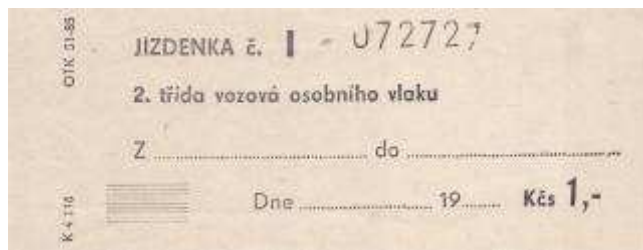
19 - Jízdenka z 27.9.1984

V závěru platnosti lepenkových jízdenek byly ještě vyrobeny lepenkové příplatky na vlaky EC/IC nebo lepenkové traťové jízdenky (jízdenka č. 31). Lepenkové jízdenky byly u nás vyráběny v Praze a ve slo-

venských Vrútkach. V Praze byla výroba ukončena v závěru roku 1999. Ve Vrútkach pokračují ve výrobě pro Slovenské železnice i dnes. Prodej lepenkových jízdenek byl u Českých drah definitivně ukončen dne 10.6.2001, kdy začal platit jízdní řád 2001/2002. V současnosti se u nás můžete s lepenkovými jízdenkami ještě setkat u soukromých přepraveců nebo při příležitostných jízdách. Stroje na výrobu jízdenek z Prahy odkoupila a. s. JHMD a přesunula je do Kamenice nad Lipou na Pelhřimovsku, kde se lepenkové jízdenky vyrábějí dodnes. Denní kapacita linky na výrobu lepenkových jízdenek je asi 100 tisíc kusů.



20, 21 - Jízdenky



23, 24 - Jízdenky

Ještě před ukončením platnosti lepenkových jízdenek České dráhy začaly na začátku 90. let minulého století vydávat jízdenky v pokladnách pomocí počítačů a počítačových tiskáren (jízdenky č. 32 a 33). Tento systém oproti lepenkovým jízdenkám umožňuje vydané jízdenky průběžně evidovat, vydávat přesně požadované jízdenky do konkrétní cílové stanice (a ne pro kilometrické pásmo nebo jen do určité maximální vzdálenosti), usnadňuje práci pokladníků, protože po-

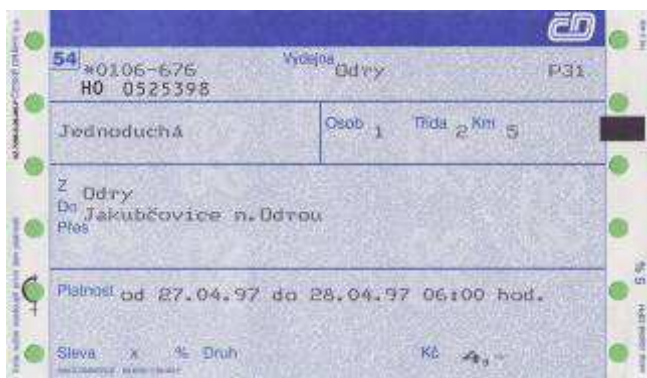




29 - Jízdenka z 31.12.1999



30 - Jízdenka z 13.2.1999



32 - Jízdenka z 27.4.1997



33 - Jízdenka z 12.4.2000

Sběratelé jízdenek z jízdenek tištěných na termopapír asi příliš velikou radost mít nebudou. Zatímco lepenkové jízdenky a počítačově vydávané jízdenky tištěné na jehličkových, inkoustových nebo laserových tiskárnách budou čitelné určitě dalších několik desítek let, jízdenky tištěné na termopapír nemusí být čitelné už po deseti letech.



34 - Jízdenka z 20.1.2006

Protože i já sbírám jízdenky, nemohl jsem si nechat ujít příležitost získat první jízdenku z nově otevřené železniční zastávky Odry – Loučky. Proto jsem se svezl osobním vlakem č. 13303, který dne 15.2.2009 v 5.23 hod. jako první řádný vlak v této železniční zastávce zastavil. Poté jsem nastoupil do dalšího osobního vlaku č. 13300, který v Loučkách zastavil v 5.31 hod. jako první vlak jedoucí od Oder. Stal jsem se tak prvním cestujícím, která zde vystoupil i nastoupil. Do sbírky jsem si na památku zařadil i obě „první“ jízdenky (jízdenky č. 35 a 36), které jsou však vytištěny na termopapír a zřejmě se tak dlouho nedochovají.



35 - Jízdenka do Louček 15.2.2009



36 - Jízdenka z Louček 15.2.2009

To, že i na naší lokální železniční trati č. 276 ze Suchdolu n. O. dochází ke změně názvů železničních stanic, dokládá jízdenka ze dne 13.11.1957 vydaná ve Vítkově – Janských Koupelích (jízdenka č. 37).



31 - Jízdenka z 19.1.1996



37 - Jízdenka z 13.11.1957



Příjezd prvního vlaku do Louček z Oder

Závěrem děkuji městu Odry, ČD a všem lidem, kteří se o vznik železniční zastávky Odry – Loučky zasloužili, a přeji si, aby ji využívalo co nejvíce spokojených cestujících a aby si naši pěknou lokální trať oblíbili další spoluobčané i návštěvníci Nízkého Jeseníku.

Petr Lelek, jednatel Historicko-vlastivědného spolku v Odrách

S využitím článku Romana Provozníka z července 2003

Valašská společnost historických kolejových vozidel a o. s. Kroměřížská dráha Vás zvou

## v sobotu 17.9.2011 na JÍZDU ZVLÁŠTNÍHO PARNÍHO VLAKU

taženého lokomotivou ř. 433.002 po lokální železniční trati Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou při příležitosti OSLAVY 120. VÝROČÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU na této trati.



Mimo to bude zajištěn bohatý doprovodný program na větších železničních zastávkách.

V Odrách se chystá Historicko-vlastivědný spolek Odry připomenout historii železnice, trati a města a představit historii a současnost hasičů.

Na železniční zastávce Klokočov připravuje zajímavý program Základní organizace Českého svazu ochránců přírody Odry v koňáckém a country stylu.

## Sympóziu o řece Odře v německém Oderbergu



V létě loňského roku se zúčastnili někteří členové Historicko - vlastivědného spolku z Oder (dále jen HVS) exkurze do německého města Oderbergu. Cílem exkurze, o níž jsme Vás informovali v předešlém Oderském zpravodaji, bylo navázat kontakty s potenciálními partnery pro případnou spolupráci. Výsledkem této návštěvy bylo oficiální pozvání zástupců HVS na VI. Sympóziu k dějinám řeky Odry v Oderbergu pořádané ve dnech 25. – 26.6.2011. Pořadatelé sympózia byly Podpůrný spolek muzea o říční plavbě v Oderbergu a Německá společnost pro lodní plavbu a námořní historii, s nimiž jsme za loňské návštěvy navázali přátelské vztahy.



Náš spolek byl požádán o přípravu a prezentaci přednášky na téma „Horní tok řeky Odry“. Účast na sympóziu a příprava přednášky byly schváleny na schůzi HVS. Jako účastníci fóra byli delegováni:

- Květoslav Wiltsch, předseda spolku a autor přednášky s projekcí,
- Zdeňka Rozumová, členka spolku, přednášející a překladatelka,
- Oskar Kubíček, člen spolku a organizátor účasti,
- Josef Bubeník, řidič a kameraman.



S přípravou obrazové prezentace pomohli Ing. Petr Lelek, jednatel HVS, a Ing. Radim Jarošek, šéfredaktor časopisu POODŘÍ, kteří poskytli fotografie ze svých archivů, a technický poradce Jiří Žůrek ml. Pří-

prava celé prezentace byla náročná a v některých detailech byla vylepšována do posledních dnů před odjezdem na sympóziu.

Poněvadž se Oderberg nachází na starém rameni řeky Odry při hranici s Polskem jen asi 50 km východně od Berlína, naše delegace se na cestu vydala již v pátek 24. 6. V Oderbergu jsme se ubytovali v hotelu Grüne Aue, kde se sympóziu konalo. Před jeho zahájením jsme se dne 25.6. pozdravili s pracovníky muzea pány Pohlem, Iverssem, Sabischem, s paní Marquartovou, dále s panem prof. Lindem z Berlínské technické univerzity, panem Pohlandem z Berlína, se členy polské delegace z clastru Štětína a s dalšími účastníky.



Mimořádné pozornosti se nám dostalo ze strany místostarosty Oderbergu pana Martina Krügera. Organizátoři sympózia naši účast ocenili čestným místem v předsednictvu. Velkému zájmu se těšily námi dovezené propagační materiály poskytnuté městským informačním centrem.



Hlavním tématem VI. sympózia byla řeka Odra, která spojuje. Na programu byly přednášky na následující témata:

- historie a osudy některých lodí na řece Odře
- důsledky velkých povodní v oblasti Oderbergu
- turistické aktivity polského Štětína v oblasti vodních cest od Berlína až do Baltického moře
- říční a námořní lodě pro průmysl ve Schwedtu

- životní osud významné pasažérské lodi, po které se pátrá

- horní tok řeky Odry

Námi přednesená přednáška o horním toku řeky Odry se setkala s mimořádně příznivým ohlasem.

Na závěr 1. dne sympózia byla podepsána kooperační smlouva mezi Technickou vysokou školou v Berlíně a muzeem v Oderbergu a smlouva o turistických aktivitách vodní cesty Berlín – Štětín – Baltické moře. Pak ještě proběhla prohlídka muzea a lodí včetně nejzajímavějšího z vystavených exponátů - lodi RIESA postavené v roce 1897.



V sobotu 26. 6. 2011 se plavili účastníci sympózia na palubě výletní lodi Stadt Oderberg po staré Odře k unikátnímu a dosud provozovanému zdvihacímu zařízení lodí z r. 1927 v Niederfinowu a poté si prohlédli německý říční ledoborec nejmodernější konstrukce Schwedt. Byl to mimořádný zážitek. Po návratu do Oderbergu bylo VI. sympóziu slavnostně ukončeno. Sympóziu včetně doprovodného programu bylo financováno z prostředků EU.

Příznivé ohlasy německých a polských účastníků sympózia na naši účast a vystoupení nás vedou k přesvědčení, že jsme naše město důstojně reprezentovali a že by bylo žádoucí tyto kontakty i do budoucna rozvíjet. Vám, vážení čtenáři, doporučujeme muzeum v Oderbergu i dolní tok řeky Odry na německo-polské hranici navštívit. Určitě nebudete litovat.

*Za Historicko – vlastivědný spolek v Odrách  
Květoslav Wiltsch a Oskar Kubíček*

