



Poprvé vlakem na Festival Banát

Dne 15. 8. 2017 vyjel z Prahy zvláštní spoj pro účastníky hudebního Festivalu Banát, který se konal v jihozápadním Rumunsku, v Eibenthalu (Eibentálu), což je jedna z vesnic založených českými kolonisty v Rumunsku počátkem 19. století.



Snímek: Bohuslav Kotál



Snímek: Artinescu Razvan

V **Eibenthalu** dodnes žije asi 300 českých obyvatel a také několik rumunských rodin. Společně se sousední vsi Baia Nouă (Nové Doly) tvoří v současné době největší českou komunitu v Rumunsku. Eibenthal leží pouhých 6 km od řeky Dunaj (resp. přehrady Železná vrata), která zde tvoří přirozenou hranici se Srbskem.

Za vysvětlení stojí i název **Banát**. Jde o oblast v jihovýchodní Evropě, která je rozdělena na tři části: východní se nachází v Rumunsku, západní v Srbsku a menší, severní část v Maďarsku. Banát je součástí Panonské roviny a na jihu je ohraničen Dunajem, na západě řekou Tisa, na severu řekou Mureș a na východě Jižními Karpaty.

Festival má za cíl podpořit českou komunitu v Banátu a pořadatelé jsou panové Štěpán Slaný, Jan Duben a obyvatel Eibenthalu pan Tiberiu Iosif Pospíšil z Hospody U medvěda. Doposud se do Rumunska účastníci přepravovali **autobusy**, což na této zhruba tisícikilometrové trase bylo velmi únavné. Také je organizačně dosti náročné sehnat pro takové množství návštěvníků dostatečný počet autobusů a zkoordinovat jejich jízdy. Pro letošní, již šestý ročník se však pořadatelům povedlo zajistit daleko pohodlnější přepravu vlakem.

Vzhledem k tomu, že se předtím nepodařilo zajistit přepravu u Českých drah, byl s nápadem v roce 2015 osloven **RegioJet**, jenž byl schopen zajistit cestu po dopravní stránce. Ten tuto „výpravu“ vyhodnotil jako vhodný marketingový,

ale i společenský počín a od loňského podzimu byl daný projekt připravován ve spolupráci s firmou **KDS** (Kladenská dopravní a strojní), která zajišťovala významný objem vlakových náležitostí a souvisejících činností. Protože samotný Eibenthal nemá blízko železnici, byla jako cílová stanice vlaku zvolena Orșova (Oršava), nacházející se 40 km na severovýchod a rovněž ležící na břehu Dunaje. Zde si cestující mohli přestoupit z vlaku do připravených autobusů, případně měli možnost pokračovat lodí proti proudu Dunaje a následně také autobusy.

Zvláštní vlak RJ do **1 085 km** vzdálené Orșovy byl vypraven ze stanice Praha-Smíchov v 18.20 h a pokračoval v trase Brno - Bratislava - Budapest - Szeged - Curtici - Timișoara. Vlak byl pro RJ výjimečný nejen délkou své trasy, ale i tím, že tato procházela hned čtyřmi státy. Mimořádnou pro RegioJet byla též souprava sestávající z 18 vozů, která měla délku 472 m, hmotnost 820 t (bez lokomotivy) a přepravní kapacitu více než 1 100 cestujících. Maximální rychlost vlaku byla stanovena na 120 km/h.

Vozy v soupravě pocházely nejen od RJ, ale také od KDS, ČD a ČD Cargo, neboť z pochopitelných důvodů nemohl RegioJet na týden uvolnit 18 vozů ze svého pravidelného provozu. Také proto organizátor železniční přepravy (p. Slaný) oslovil i společnost KDS, jež mj. pořádá „Zážitkové vlaky“ a má s takovými projekty zkušenosti.

Na základě toho KDS poskytla pro banátský vlak tři své vozy a též zajistila

od Českých drah a ČD Cargo celkem devět vozů, které doplnily šest vozů RegioJetu (pět pro přepravu cestujících a jeden řady WRmz pro přepravu zavazadel a hudebních nástrojů). KDS mj. organizovala veškeré záležitosti okolo přeprav ostatních vozů z/do domovských dep a také celou technologii posunu v žst. Praha-Smíchov před odjezdem vlaku do Rumunska i po jeho příjezdu zpět.

Skladba soupravy byla tedy velmi různorodá - od běžných vozů s místy k sezení po spací vozy, „služební“ vůz pro přepravu zavazadel (barový vůz za lokomotivu při cestě do Rumunska), ale také salónní a společenské vozy. Právě díky společenským vozům KDS (viz ŽM 7/16, str. 27) si vybraní účastníci festivalu mohli vychutnat společnou vystupující muzikantů už během cesty do Orșavy. Tyto tři vozy tvořily uzavřenou skupinu, do níž měli po celou dobu jízdy umožněn vstup pouze cestující s označením VIP.

Personál vlaku byl sestaven ze strojvedoucího RJ (pouze v úseku Praha - Štúrovo a zpět), z team leadera a stewardky RJ, dále z pěti členů doprovodu KDS, deseti členů ochranky (zajištění KDS) a jedenácti tzv. kapitánů (zajištění pořadatelem festivalu). V posledním případě to byli většinou dobrovolníci, kdy každý měl přidělen svůj vůz, v němž monitoroval dění po celou dobu jízdy. Team leader a stewardka plnili v úseku Praha - Štúrovo své dopravní povinnosti dle předpisů a dále zajišťovali spolupráci při

dohledu nad bezpečným odjezdem vlaku z dalších stanic (kontrola uzavření dveří apod.).

V soupravě bylo cestujícím k dispozici šest barů, provizorně vytvořených v původních služebních oddílech vozů řady Bc. Dalšími aktivitami KDS bylo např. zajištění technického dozoru nad všemi vozy během jízdy či organizace činnosti týmu ochranky po celou dobu jízdy vlaku i při hlídání během jeho odstavení v Rumunsku.

Snímek vlevo nahoře z 15. 8. 2017 zachytil na mostě přes Vltavu v úseku Praha-Smíchov - Praha hlavní nádraží spoj Zvl. R 10097 s Vectronem 193 226. Ten zůstal v čele vlaku až po slovensko-maďarskou pohraniční stanici Štúrovo (na Slovensku byl vlak veden jako Osobitný Ex 10097 RJSK). Pro nástup cestujících vlak zastavoval ještě v Brně Dolním nádraží a v Bratislavě hl. st., stejně jako při zpáteční cestě pro výstup.

Původním záměrem organizátorů bylo využít Vectrona až po hranici s Rumunskem, neboť lokomotivy z této rodiny jsou v Maďarsku běžně používány. Tento záměr však nakonec, bohužel, nevyšel a trakci v úseku Štúrovo - Curtici zajistila lokomotiva řady 630 MÁV (ex V63). Rumunský úsek pokryly dvojičky šestnápravových lokomotiv řady 40 CFR. **Na spodním snímku je souprava, vedená již stroji 410 137 a 928 CFR (z depa Arad), zachycena na vjezdu do stanice Arad dne 16. 8. 2017.** Trasa přes Rumunsko



Snímek: Silviu Darlea



PANORAMA

měřila 269 km, i zde maximální rychlost vlaku činila 120 km/h. **Do stanice Orșova speciál, zde pod číslem 12103-2, dorazil po 20 hodinách cesty, kolem 15. hodiny místního času, což představuje zbyvajících snímek na levé stránce.**

Souprava vlaku pak byla po pět dní konání festivalu **odstavena** v 88 km vzdálené stanici Caransebeș, neboť ze strany CFR bylo odmítnuto odstavení ve stanici Orșova. V Caransebeș byla jedna část soupravy za dozoru ochranky KDS odstavena v osobním nádraží a druhá (vozy RJ a KDS) pak o cca 0,5 km dále na odstavném kolejišti pro osobní vozy, kde se provádí pravidelné čištění a zbrojení vozů CFR. Zpáteční speciál do Prahy byl veden ve dnech 20. - 21. 8. 2017.

I pro **další ročník(y)** chtějí organizátoři Festivalu Banát zajistit účastníkům přepravu vlakem. Letošní první cesta, u níž nikdo neměl jistotu jak dopadne, přinesla mnoho poučení pro všechny zúčastněné. Například je vizi pořadatele seřadit příště soupravu tak, aby byla rozdělena na část zábavní, část se staršími vozy ČD a RJ s oteviracími okny a část s lehátkovými vozy na konci, aby zde cestující měli větší klid a pohodlí, třeba i za příplatek.

Posílena by měla být palubní síť 220 V, neboť většina vozů výkonově neutáhla k ní připojené pívni pípy, takže byla omezena nabídka. Zlepšení se plánují i pro vlakové bary. Důležitou zkušeností je, že cestou do Rumunska nebyly snědены skoro žádné nabízené bagety, zatímco na zpáteční cestě naopak pochýbely.

A principiálním **úkolem** pořadatelů Festivalu Banát zůstává vybalancovat kapacitu vesnice s ekonomickými podmínkami pro jízdu vlaku. Jinými slovy pro pokrytí nákladů na zavedení vlaku je po-

třeba dosáhnout určitého počtu cestujících (a tedy určitého výnosu z jízdného), ale na druhou stranu zase nesmí dojít k zahlcení přirozeného prostředí českých vesnic v Rumunsku. Proto ve snaze nestát se mamutím festivalem je stropem návštěvnosti 1 500 osob. Letos kromě 1 100 účastníků jedoucích vlakem dorazili do Eibenthalu další i po vlastní ose.

Cena vlakové **jízdenky** byla jednoduše stanovena na 3 900 Kč (jízdné u autobusů vloni činilo 3 500 Kč). Ze strany organizátorů festivalu se jízdu vlaku podařilo uskutečnit bez ekonomické ztráty, což bylo při této premiéře jejich hlavním cílem. RegioJet pro tuto akci poskytl své vagony a služby, z čehož část byla placená a část vyrovnána protislužbami v podobě reklamy a PR aktivit. Pro příští ročník pořadatelé uvažují o rozvrstvení jízdného, jež by zohledňovalo nabízený různý druh komfortu, s čímž souvisí i výše zmíněný záměr na jiné řazení soupravy. Kromě toho pořadatelé doufají, že na příští rok se jim podaří zajistit trochu více homogenní park vozů, neboť by díky své referenci již mohli mít o něco lepší vyjednávací pozici než před první jízdou.

Tomáš Kuchta

Cílem Festivalu Banát je podpořit českou komunitu žijící v tomto koutě Balkánu již dvě století. Na festivalu se snoubí atmosféra alternativní hudební scény s prostředím hornaté krajiny a koloritem lokální venkovské architektury a se srdečností místních obyvatel. Atmosféru českého Banátu, který čítá šest vesnic, je možné zachovat i díky speciálnímu programu rozvoje

šetřné turistiky, jež zde spolu s organizátory festivalu prosazuje organizace Člověk v tísni.

Své německé jméno dostala obec **Eibenthal** podle někdejších rozsáhlých porostů tisu, které již však dnes téměř zcela vymizely. Vesnice se rozkládá v malebném úzkém údolí říčky Tisovice, které je ohraničené strmými stráněmi a táhne se směrem nahoru až k dolům Baia Nouă. Český jazyk je zde na poměrně dobré úrovni a ve většině rodin je používán jako jazyk mateřský. Je však obohacen mnoha rumunismy, vzniklými jak překladem, tak přímým převzetím a oproti současné češtině také mnoha archaickými výrazy, dnes již u nás nepoužívanými.

V roce 1718 byla po rakousko-turecké válce přidělena oblast Banátu Rakouské monarchii, později za Rakouska-Uherska se dostala pod správu Uher. Protože to byla hraniční provincie, kterou bylo v případě nebezpečí třeba bránit, byla masivně kolonizována. Do Eibenthalu přišli **čeští osadníci** z Plzeňska, Klatovska, Čáslavska a Berounska v tzv. druhé vlně kolonizace v letech 1826 - 27. Doma prodali veškeré své statky a vydali se na strastiplnou cestu z Vídně po Dunaji až ke Staré Moldavě (Moldova Veche). Odtud byli povozem přepravováni až na místo určení.

Od přesídlení si slibovali zlepšení svých životních podmínek, neboť jim byly nabídnuty skvělé výhody: 10 let osvobození od služby v zemské obraně, 10 let daňových prázdnin a k tomu navíc zdarma obilí, dříví na stavbu domků a každé rodině 12 jiter půdy. Mnohé z těchto podmínek nebyly dodrženy, většina slibované obdělávacelné půdy byla například ještě zalesněná. Protože však přistěhovalci neměli finance na cestu zpátky, museli se s novou situací

vyrovnat, postavit nové domy, vykácet lesy a přeměnit je v pastviny a pole.

Samotný Eibenthal se několikrát stěhoval, první vesnice se rozkládala na kopci nad polohou té dnešní. Poté, co došly zásoby podzemní vody, se vesnice postupně přesunula až do údolí Tisovice. V roce 1912 zde byl vystavěn římskokatolický kostel, který je zasvěcen Sv. Janu Nepomuckému. Momentálně zde působí farář Václav Mašek, který v roce 2002 obdržel cenu Jana Masaryka za dlouholetou záslužnou práci pro krajan.

Do roku **2006** bylo mnoho místních obyvatel zaměstnáno v Baia Nouă v dole na antracit. Po havárii v srpnu 2006, kdy zde po sesuvu půdy v šachtě zahynuli dva horníci, byl však důl uzavřen a dnes je většina místních lidí bez práce. Ještě v roce 1934 zde žilo 600 obyvatel, dnes už jen okolo 300 a další odcházejí za prací do měst, do ČR a dalších zemí. V mateřské škole je nyní 14 dětí, v základní škole 30 dětí, a střední a na vysoké škole 29 studentů.

Obyvatelé českých vesnic v rumunském Banátu si plně zaslouží náš **respekt** a úctu. Mají vesměs hluboko do kapsy a žijí se tvrdou manuální prací, nemají za sebou žádná studia a mají většinou jen minimum zkušeností se světem mimo vlastní vesnici a její bezprostřední okolí. Většina z nich se ale přitom vyznačuje přirozenou inteligencí (ve srovnání s českým venkovem zde je nerosovatelně menší „odliv mozků“ do měst), hlubokou životní moudrostí a jakousi osobní integritou a zároveň přirozenou originalitou - hodnotami v našem postmoderním, globalizujícím se světě tak vzácnými!

**Převzato
z www.eibenthal.eu**