

Pojmenovávat spoje je letitým zvykem železničních dopravců. Jedná se o jev, který v jiných druzích dopravy takřka neexistuje. Jména mají konkrétní lodi nebo letadla, ale jména spojů mají až na výjimky pouze vlaky; mezi takové výjimky patří např. autobusový spoj Helsinki - Budapest, který nesl jméno „Duna expres“. Pro změnu v železniční dopravě již nyní v daleko menší míře dostávají jména konkrétní lokomotivy nebo jednotky, snad nejrozšířenější je to stále ve Velké Británii.

První jména vlaků se však kupodivu neobjevila v evropské kolobce železnic, ale v Americe. Jednalo se vesměs o vlaky mířící od oceánu k oceánu a honosící se zvučnými jmény „Union Pacific Express“ či „Western Pacific Express“. Na území dnešní České republiky (ba dokonce v Evropě) první jméno dostal v roce 1915 vlak, jedoucí v trase Berlin - Praha - Wien - Budapest - Beograd - Sofia - Istanbul, což předurčilo jeho pojmenování „Balkan“.

S trochou nadšázkou lze říct, že jména dostávaly pouze ty vlaky, jejichž význam byl nadregionální (či přímo kontinentální) nebo jinak výjimečný. Natrvalo do historie se tak zapsaly např. pojmy „Orient Express“ (a to nikoliv pouze díky romanu od Agatha Christie), ale i „Glacier Express“ či „Bernina“. „Orient Express“ pak dal jméno nejen svým následujícím modifikacím („Direct Simplon - Orient Express“), ale i jiným spojům, které mířily na Balkán („Balt-Orient“, „Nord-Orient“).

I u bývalých ČSD bylo zvykem pojmenovávat pouze některé vybrané významné spoje. V roce 1936 začal jezdit vlak jménem „Slovenská strela“, po válce v roce 1947 „Ostravan“ (ale i provinční spojení Prahy s Krkonošemi dostalo své jméno „Krakonoš“ již v tomto roce). Mezi další uznávané spoje s právem nosit jméno patřily např. i expresy „Košičan“, „Tatran“, „Hungaria“ a „Vindobona“. Pojmenování vlaku bylo zárukou jeho kvality, komfortu, spolehlivosti, rychlosti a celkově jeho nadřazenosti nad vlaky jinými.

Toto pravidlo bylo narušeno pojmenováním velké většiny dálkových vlaků, takže přibyly další, dnes již



Konec jmen vlaků u DB

Dnem 14. 12. 2003 zmizela z evropských jízdních řádů jména některých vlaků. Jedná se o nikoliv přehlednutelnou událost, neb se týká naprosté většiny vlaků, jejichž provozovatelem je Deutsche Bahn. Do historie tak odešly nejen relativně novodobé názvy „Porta Bohemica“, „Poznania“, „Mimara“ a další, ale i takové kulturní pojmy, jako „Hungaria“, „Vindobona“, „Berolina“, „Varsovia“ atd. Následující pojednání je proto věnováno této zdánlivě nepodstatné součásti železniční dopravy.

zažité pojmy jako „Pannonia“, „Polonia“, „Silesia“, „Meridian“ atd. Ještě vždy však šlo mluvit o určité výjimečnosti, zvláště když soupravy vlaků „Slovenská strela“, „Vindobona“ a „Hungaria“ již nebyly tvořeny elegantními motorovými vozy či jednotkami a z vozů pro vlaky „Ostravan“ a „Tatran“ zmizely stylizované nápisy s jejich jmény (doplňněné v případě vlaku „Ostravan“ pěticípou hvězdou); nad soupravou vlaku „Ostravan“ přestala držet patronát odborářská buňka ROH Bohumin a nad soupravou vlaku „Tatran“ svazácké buňky SZM Košice a SZM Bratislava.

Doslova inflaci jmen vlaků však přinesla poslední léta. Souviselo to jak s uvolněním poměru ve společnosti, doprovázeném decentralizací i v této sféře, tak s novou možností pojmenovávat vlaky za úplatu. Tak přibyly pojmy jako „Ondráš“ či „Portáš“ a „Budvar“, „Přerovský zubr“, „Snímek: jp-

„Kralovsky lev“, „Nachodsky primator“, „Žatecký chmel“, „Emanuel Rádi“ či „Luna“. Tím byly definitivně posouzeny některé základní principy pojmenování vlaků, mezi které lze zařadit:

- vztah jména vlaku k němu či jeho trase („Košičan“ jezdí do Košic, Sobieski byl polský král),
- zvukomalebnost a snadná zapamatovatelnost jména pro cílovou skupinu („Meridian“, „Hungaria“, „Metropol“, „Ostravan“); s tím souvisejí i eliminace názvů s diakritickými znaky apod., problematickými pro cizojazyčnou klientelu,
- neurážející jméno,
- exkluzivita jména, založená na jeho neopakovatelnosti ani příbuznosti s jiným,
- obecná exkluzivita, založená na omezení pojmenování vlaků obecně,

Současně mezi důležité podmínky patřilo, že se mělo jednat o dálkový párový, pokud možno prevážnou část týdne či roku jedoucí vlak (i když se vyskytly výjimky zejména v případě sezonních vlaků).

Ctenář at si udělá úsudek sám nad praktičností, zvukomalebností či celkovou použitelností názvů jako „Carl-Maria von Weber“, „Johann Gregor Mendel“, „Západní expres“ (příliš dlouhé), ale i „Der Nationalpark Hohe Tauern“ či „Ars Electronica“ u rakouských sousedů; stejně ať si udělá sám úsudek nad přemírou jmen řek v názvech vlaků (což mj. svědčí o nedostatku fantazie autorů) a nebo nad používáním recipročních jmen „Rastislav“, „Svatopluk“, „Galán“, „Šohaj“ či „Moravan“, „Slezan“, což vede k matení cestujících.

Rakouskou specialitou jsou také různá jména u jednoho páru vlaků,

trasa vlaku	navrhované jméno	schválené jméno
Paris - Praha	Alfons Mucha	
Praha - Wien	Bedřich Smetana	Smetana
Praha - Český Těšín	Čantoryje	
Přeñ - Děčín	Lučan	
Paris - Praha	Milan Kundera	
Štramberk - Ostrava	Ondrášek	
Praha - Bohumín	Ostravský blesk	
Děčín - Kolín	Perla severu	
Štramberk - Ostrava	Portášek	
Č. Budějovice - Brno	Vajgar	
Nürnberg - Liberec	Waldstein	
Praha - Moskva	Zlatá Praha	
Jeseník - Brno	Zlatý Chlum	
		Vitava

Tedy zatímco Alfons Mucha byl u vlaku 1250/1251 nepřijatelný pro francouzskou stranu, Milan Kundera následně zvažovaný Českým drahami pro tentýž vlak nebyl ani po změně klimatu přijatelný pro naše prostředí (jde o žijícího člověka, který navíc o publiku zejména ve své rodné zemi nestojí). Smetana má smůlu, že se nejmenuje Friedrich (tj. bez hlásky ř); zatímco u Antonína Dvořáka to ÖBB nevadilo a v případě jména vlaku „Zlatá Praha“ byl kromě jazykové bariéry problém s (neoprávněnou) obavou o žalobu ze strany stejnojmenné privátní hudební rozhlasové stanice; proto nese jméno identické s hudební stanicí státní. Jméno „Ostravský blesk“ pro zcela nový produkt SuperCity neprošlo kvůli tehdy probíhající kampani jednoho deníku, a tak o spot „Kdo nejel Ostravským bleskem, ví kulový“ opravdu nebyl zájem. Jménu „Čantoryje“ tak na veřejnost neproniklo - nosila by jej na svých směrovkách elektrická jednotka řady 460 (a zapadly by tak o oním Portáškem a Ondráškům, tvorěným motorovými soupravami 810 + 010). V rámci objektivity je však nutno říci, že ani v období tuhého socialismu se další ideologizující vlaková jména neprosadila, a tak z fundaňe-motivačních pojmenování vybojuje snad opravdu jen ten „Mir“ a „Hutník“, který naštěstí nebyl následován „Horníkem“ ani „Dělníkem“ či „Rolníkem“.

Jména vlaků se tedy ani v dnešní, moderní době nejvíce být přezítka a pokud jsou užívána intelligentně a v rozumné míře, lze je chápat jako důležitý doprovodný aspekt železniční dopravy. Proto lehce překvapí rozehnání Deutsche Bahn o celkovém zrušení pojmenování vlaků v Německu. Podle vyjádření DB vedla podnik k tomuto kroku snaha o zjednodušení, neboť počty názvů vlaků již údajně dosahovaly neúnosné míry, což vedlo k horší zapamatovatelnosti i ke komplikacím v komunikaci s cestujícími, zejména v případech, kdy se vlaky za jízdy dělí do různých směrů. Čas proto ukáže, zda se jednalo o správné rozhodnutí, nebo zda tomu bude podobně jako např. u změn barevného řešení vozidel DB (již čtvrtá změna za 10 let) a názvy vlaků se v Německu zase začnou postupně obnovovat. (Je však pravda, že i firma Connex zrušila jména vlaků, která předchozí dopravce používal, takže např. spoj Stockholm - Narvik své jméno „Nordpilen“, tj. „Severní strela“, ihned po převzetí od SJ ztratil.)

Každopádně dalším aspektem, který vyplynul z tohoto (národního) aktu, bylo potvrzení přetrávajícího poručenství DB na evropské železniční a takřka koloniální poslušnost některého ostatních společností, nejen CD. Má-li právo každá společnost si dělat s vlaky (v rámci zákona), co uzná za vhodné, má DB právo zrušit jména vlaků; stejně tak má ovšem právo součinné železnice jméno vlaku si na svém trhu ponechat.

Ostatně nebylo by to nic nového. Například „Západní expres“, jedoucí v relaci Praha - Frankfurt am Main, měl jméno pouze na českém území, stejně tak rychlik, jedoucí v relaci Praha - Wien, měl jméno „Waldviertler Express“ pouze na území rakouském; jiné vlaky měly dvojjazyčná jména, kupř. „Karlštejn/Karlsstein“. Je proto s podivem, jakoby zde neplatil institut změny dopravce na státní hranici, který se doposud jako přezítka stále udržuje při střídání personálu i hnacích vozidel a třeba vlak EC 172/173 (dříve „Vindobona“) jakoby byl vlakem

Názvy vlaků, které se týkaly a týkají českých železnic (k datu 13. 12. 2003)

Vysvětlivky:
Modré - jméno existuje pouze mimo území ČR
Červené - jméno již neexistuje
Černé - jméno (i) v období platnosti GVD 2003 existovalo
Černé* - jméno existuje teprve od 14. 12. 2003

Obyvatelé
Bratislavan, Detvan, Hradištan, Istropolian, Košičan, Moravan, Ostravan, Podlužan, Slezan, Slovan, Zvolenčan

Skladatelé
Antonín Dvořák, Carl-Maria von Weber, Chopin, Leoš Janáček, Smetana

Spisovatelé
Franz Kafka, Goethe, Heinrich Heine

Architekti
Santini

Technici
Alois Negrelli, Jan Perner

Vědci
Albert Einstein, Comenius, Johann Gregor Mendel

Dějinotvorné bytosti
Báthory, Bem, Corvina, Jan Hus, Emanuel Rádi, Jánošík, Jan Palach, Mathias Corvinus, Primátor Zenkl, Rastislav, Sobieski, Svatopluk, Valdštejn,

Smyšlené bytosti
Krakonoš, Neptun, Ondráš, Radegast

Profese
Hutník, Manažer, Portáš, Primátor

Pivovary a sladovny
Budvar, Královský lev, Náchodský primátor*, Přerovský zubr, Rychtář, Žatecký chmel*

Trasování
Balt - Orient, Meridian, Nord - Orient, Nord - Süd, Západní expres

Jiné
Amicus, Balnea, Brněnský drak, Csárdás, Excelsior, Favorit, Galán, Horal, Hořec, Junák, Metropol, Mír, Mladý svět, Ogar, Racek, Slovenská strela, Šohaj, Progress

rých ostatních společností, nejen CD. Má-li právo každá společnost si dělat s vlaky (v rámci zákona), co uzná za vhodné, má DB právo zrušit jména vlaků; stejně tak má ovšem právo součinné železnice jméno vlaku si na svém trhu ponechat.

Dokreslením nepochopení situace na evropské železnici našimi sdělovacími prostředky pak je, když se k popisované záležitosti vyjadruje (a provedené opatření samozřejmě obhajuje) v televizním pořadu Střepy výpravý DB, tj. zaměstnanec holdinové společnosti DB Netz, které do obchodních počinů dopravců (v tomto případě pojmenování vlaků společnosti DB Fernverkehr, dříve DB Reise & Touristik) nic není. Pak ani nemůže překvapit názor výpravčího, že jméno vlaku je nadbytečná informace, vidí-li to svým pohledem dopravního deníku a grafikonového listu.

Ing. Igor Chovanec

Neoznačené snímky:
Ing. Petr Kaderávek

