

## Vážení cestující, vážené čtenářky a čtenáři magazínu!



Jízdní řád osobních vlaků Českých drah pro letošní rok přišel na svět ve zcela odlišných podmínkách v porovnání s dosavadní letitou prací. Zcela zásadně se změnil systém objednávání vlakových spojů i úhrady prokazatelné finanční ztráty za jejich provoz.

Dálkové vlaky objednává a na základě smlouvy mezi státem a Českými drahami platí ministerstvo dopravy; vlaky regionální, které zajišťují základní dopravní obslužnost ve Vašem kraji, objednávají a platí krajské úřady. Akciová společnost České dráhy požadavky akceptuje, v souladu s nimi předkládá nabídky a odsouhlasené návrhy realizuje.

Není to dnes jen naše firma, která dopravu do škol, do zaměstnání, na úřady anebo za rekreaci zajišťuje. Po kolejích, které vlastní stát a spravuje státní organizace – Správa železniční dopravní cesty – provozuje osobní vlaky již několik českých i zahraničních soukromých dopravců. My musíme v této konkurenci obstát, a to znamená nabízet lepší služby a slušnou cenu. Naši snahou je modernizovat kolejovou vozidla, revitalizovat nádraží, vycházet vstříc cestujícím přijatelným jízdným, lákavými slevami i doplňkovými službami.

Kraje od letošního roku plně hradí prokazatelnou ztrátu z osobní dopravy nejen autobusovým, ale i železničním společenstvem. České dráhy se tímto novým podmínkám musí přizpůsobit. Ve spolupráci s jednotlivými kraji se snaží vytvářet optimální podmínky pro uspokojení oprávněných nároků cestujících na kvalitu dopravy.

České dráhy chtějí být do budoucna firmou s dobrou pověstí, srovnatelnou s postavením velkých evropských železnic, dopravcem, který je na úrovni doby. Chceme, aby si lidé podél tratí opět mohli podle jízdy vlaků porovnávat přesnost svých hodinek.

Ujišťuji Vás, vážení zákazníci, že pro to uděláme všechno.

**Ing. Josef Bazala,**  
předseda představenstva  
a generální ředitel ČD, a. s.

Na titulní straně je snímek ze železniční stanice Tanvald, kde výletníci mohou využít nové služby ČD a na svých cestách po kraji pokračovat na vypůjčeném kole z nádražní půjčovny jízdních kol ČD.

**Foto: IVO ŠTECHA**



Zpěvačka Vladivojna  
La Chia a skupina  
Banana z Ostravy

## Na Anděl Alianz 2004 Andělským vlakem

Organizátoři letošního 14. ročníku vyhlášení výročních cen Akademie populární hudby za loňský rok porušili dosavadní tradici a vybrali si tentokrát ostravskou ČEZ arénu. Agentura PETARDA PRODUCTION, a. s., využila charterové nabídky Českých drah, které byly jedním z partnerů Anděl Alianz 2004, a pro transfer lidí českého showbyznysu z Prahy do Ostravy Vítkovic a zpět využila 19. a 20. března železniční spojení zvláštním Andělským vlakem.

K rozhovorům a natáčení při jízdě do Ostravy využívali novináři a televizní štáby velkoprostorový klimatizovaný vůz I. třídy hned za lokomotivou. Za ním byly další dva vozy první třídy, kde někteří zhavili své notebooky, aby s využitím připojení na internet v klidu a pohodlí zpracovali nashromážděné informace a rozhovory.

Ačkoliv roznášku občerstvení zajistila společnost JLV, a. s., po celém vlaku, v jídelním voze bylo po celou cestu perma-

nentně obsazeno a v barové části nebylo doslova k hnutí. Rušno bylo i ve dvou vozech druhé třídy. Z nich bylo totiž nejbližší k poslednímu salonnímu vozu, kde se ve své „vlakové premiéře“ vystřídaly tři hudební skupiny. Ostravská Banana stihla do České Třebové desítku skladeb a zpěvačka Vladivojna La Chia dvakrát změnila svůj kostým. Až do Olomouce pak hrála kapela Imodium a do Ostravy koncertovala skupina Ondřeje Brzobohatého Bůhví. Jízda vlakem byla super, byl to dobrý nápad a dobrá reklama železnici, pochvalovali si všichni.

Také nedělní zpáteční cesta do Prahy proběhla v pohodě. V Pardubicích si na něj počkal i štáb TV 1 s redaktorem Václavem Žmolíkem. Jak prozradila po příjezdu do Prahy ředitelka pobočky PETARDA PRODUCTION Dagmar Wronková, cestující byli velmi spokojeni. Někteří se dokonce projeli vlakem po dvacetileté přestávce poprvé.

**Text a foto: IVAN SKULINA**

**BÍLÁ INFORMAČNÍ LINKA**  
840 112 113

**ČESKÉ DRÁHY ON-LINE:**  
[www.cd.cz](http://www.cd.cz), [info@cd.cz](mailto:info@cd.cz)

Unikátní věžní hodiny z roku 1686 v barokní sýpce plaského kláštera na Plzeňsku natahuje již pětadvacet let Robert Drozda, přednosta regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy Českých drah v Plzni. V roce 1980 v Plasích, kde Robert Drozda žije, přestaly hodiny odbíjet. Zajímal se proč a zjistil, že jeho předchůdce už nemůže ze zdravotních důvodů vystupovat každý den po 114 schodech na věž sýpky, aby vytáhl závaží. Robert Drozda to zkusil a dělá to dodnes. Každý den vy-

šlape schody a klikou vytáhne čtyři závaží o celkové hmotnosti 607 kg do horní polohy. Takto natažené hodiny vydrží v chodu až dva dny, ale přesto tam chodí každý den i o dovolené (pokud ji tráví doma).

**Foto: Jiří BERGER**



## Každý měsíc nový cíl aneb Když se řekne VLAK+



**V dnešní uspěchané době se může snadno stát, že jste si na železničních stanicích ještě nepovšimli propagačních plakátů či letáčků v modrozlutém provedení, opatřených logem ČD a nápisem Každý měsíc nový cíl – VLAK+.**

V lepším případě jste si jich snad i povšimli, ale třeba právě pro ten spěch jste neměli příležitost se jim pozorněji věnovat. Předpokládám, že při čtení těchto řádek sedíte pohodlně ve svém vlaku a využíváte klidu a pohody, kterou vám, alespoň doufám, cestování po železnici přináší, a listujete v našem magazínu.

A to je snad ta vhodná chvíle seznámit vás podrobněji právě s nabídkou VLAK+, kterou pro vás České dráhy připravily. Jedná se o nabídku cestování vlakem za zvýhodněných cenových podmínek na vybrané akce, pro které ČD získaly statut oficiálního dopravce.

Každý měsíc tak můžete v termínech, které se dozvíte z již vzpomínaných propagačních materiálů či na internetové adrese [www.cd.cz/akvizice](http://www.cd.cz/akvizice), navštívit jednu z prestižních a atraktivních akcí na území naší republiky. Jedná se vždy o významnou sportovní či kulturní událost, výstavu, veletrh či podobně.

V letošním roce využili této slevy v lednu mnozí návštěvníci veletrhu cestovního ruchu GO a Regiontour v Brně, v únoru bylo možno navštívit se slevou VLAK+ výstavu Vídeňská secese v brněnské Moravské galerii. V březnu jste například mohli zahlédnout na plakátech Každý měsíc nový cíl pozvání na výstavu Velikonoce na Betlémě, situovanou do Souboru lidových staveb Vysočina v Hlinsku v Čechách. Letos v dubnu využili mnozí slevy VLAK+ pro cestu do Prahy, a sice na zajímavou výstavu Mořský svět na pražském výstavišti v Holešovicích.

Věřím, že vás zde uvedené cíle letošního programu Každý měsíc nový cíl zaujaly, je tedy čas seznámit vás blíže s podmínkami, za kterých můžete slevy VLAK+ využít.

Při zakoupení jízdenky (samozřejmě v termínu uvedeném na plakátech pro daný měsíc) je třeba požádat o zpáteční jízdenku se slevou VLAK+ do místa konání akce.

Jízdné se slevou VLAK+ představuje 50% úsporu ve srovnání s cenou obvyklého jízdného nebo zvláštního jízdného pro děti a důchodce. Platíte tedy stejnou částku, kterou by vás stála jízdenka bez jakékoli obchodní slevy pro jeden směr a zpět se vrátíte v podstatě zdarma. Nárok na slevu doloží cestující až při jízdě zpět použitou vstupenkou nebo otiskem pamětního razítka a podobně (informace o konkrétním způsobu prokazování nároku na slevu podají zaměstnanci ČD a jsou také vždy s předstihem zveřejněny na adrese [www.cd.cz/akvizice](http://www.cd.cz/akvizice)).

Slevu VLAK+ poskytují ČD podle ceníku pro cestující nad 15 let a pro děti a důchodce. Nárok na snížené jízdné v rámci slevy VLAK+ prokazují děti do 15 let průkazem s fotografií a datem narození (rodným číslem), důchodci Průkazem na slevu jízdného nebo Kartou Z 1/2, osoby starší 70 let pouze občanským průkazem.

Nutno zdůraznit, že jízdenky se slevou VLAK+ se prodávají pouze pro 2. třídu vozovou, a to zásadně jako jízdenky zpáteční.

*S jízdenkou Vlak+ se zájemci mohli vydat v dubnu letošního roku na pražské Výstaviště na výstavu Mořský svět.*

*Zátiší na výstavě Velikonoce na Betlémě (březen 2005). S jízdenkou Vlak+ si návštěvníci vyjeli do skanzenu Betlém v Hlinsku v Čechách.*

Abychom však nezůstali pouze u povídání o penězích, tarifech a přepravních podmínkách, které si navíc mohou zájemci o tuto nabídku na některé z uvedených internetových adres podrobně prostudovat, předkládáme seznam akcí, které můžete se slevou VLAK+ navštívit v příštích měsících:

- **červen:** 150 let parostrojní železnice na Kladně, oslava výročí, jízdy parním vlakem, Kladno
- **červenec:** Colours of Ostrava, hudební festival, Ostrava
- **srpen:** Sázava fest, hudební festival, Sázava
- **září:** Zahrada Čech, výstava, Litoměřice nebo výstava FLORA Olomouc
- **říjen:** Koncert skupiny Elán, Ostrava

Samozřejmě, pokud se vyskytnou v průběhu zajišťování předložené nabídky neočekávané překážky, zařadí ČD do programu Každý měsíc nový cíl jinou významnou akci.

Závěrem pro představu čtenářů o cenových relacích uvádíme dva příklady využití slevy VLAK+:

Z Brna do Ostravy na festival Colours of Ostrava a zpět zaplatí cestující starší 15 let 204 korun, dítě a důchodce 102 korun.

Z Prahy do Litoměřic na výstavu Zahrada Čech a zpět zaplatí cestující starší 15 let 110 korun, dítě a důchodce 55 korun.

Věřím, že mnozí z vás využijí slevy VLAK+ v rámci nabídky Každý měsíc nový cíl a navštíví přinejmenším alespoň některou ze zajímavých akcí letošního roku. A také věřím, že budou spokojeni.

S podrobnostmi ohledně akcí VLAK+ se můžete seznámit také na internetové adrese [www.cd.cz/vlakplus](http://www.cd.cz/vlakplus).

*Šťastnou cestu s VLAKEM+!  
České dráhy, a. s.*



# Po Euroregionu s jízdenkou

# LIBNET+

**Dnem vstupu České republiky do Evropské unie 1. května 2004 začala platit síťová jízdenka ČD s názvem LIBNET+, která nabízí celodenní cestování všemi osobními a spěšnými vlaky v Libereckém kraji a okrajových oblastech Ústeckého a Královéhradeckého kraje.**

Ke stejnému dni uvedl na trh německý dopravní svaz ZVON svůj obdobný produkt EURO-NEISSE TAGESKARTE a v Polsku začal platit BILET CIALODZIENNY. Všechny tři doklady platí na základě vzájemně výhodné dohody ve vybrané síti spojů velkolužické oblasti, tedy i v příhraničních oblastech sousedních států.

Trochu tajemné slovíčko LIBNET je složeninou ze dvou slov, a sice Liberec a Net, neboli síť, tedy „liberecká síť“, přičemž ono znaménko + znamená skutečné plus pro ty, kteří takové jízdenky využijí. Za 130 korun jí může využít jeden dospělý a jedno dítě do 15 let nebo samostatně dvě děti do 15 let. Jízdenka platí pouze v den vydání, a to do 24.00 hodin. Cestovat na ni lze bez omezení počtu ujetých kilometrů v osobních a spěšných vlacích ČD na vyjmenovaných železničních tratích, v autobusových linkách Libereckého regionu a některých dalších spojích našich i zahraničních dopravců. Pro vaši informaci by měl dobře posloužit následující přehled a mapa.

**Síťovou jízdenku LIBNET+ lze využít: v osobních a spěšných vlacích ČD na vyjmenovaných železničních tratích Libereckého a v okrajových oblastech Ústeckého a Královéhradeckého kraje. Mezi tyto tratě patří například trať 030 v úseku Horka u Staré Paky - Stará**

Paka - Turnov - Liberec, 034 Smržovka - Josefův Důl, 035 Tanvald - Harrachov, 036 Liberec - Železný Brod, 089 Liberec - Zittau - Rybníště. Aktuální seznam vyjmenovaných tratí je zveřejněn na internetové adrese [www.cd.cz/libnet](http://www.cd.cz/libnet).

- **ve vlacích dopravce Railtrans, s. r. o.**, v úseku Liberec - Žitava a zpět dle platného jízdního řádu,

- **ve vybraných autobusových linkách ČSAD Liberec, a. s.; ČSAD Jablonec nad Nisou, a. s.; ČSAD Česká Lípa, a. s.; ČSAD Semily, a. s.**, na území Libereckého kraje

- **v celé síti městské hromadné dopravy v Jablonci nad Nisou**, provozované ČSAD Jablonec nad Nisou, a. s.,

- **ve vybraných autobusových spojích dopravce PKS Zgorzelec** na území Polska,

- **ve spojích Dopravního svazu Horní Lužice - Dolní Slezsko ZVON v Německu** (okresy Bautzen, Loebau-Zittau, Niederschlesischen Oberlausitzkreis a Město Görlitz); jízdenka platí na železniční i autobusové spoje včetně městské dopravy v rámci působnosti dopravního svazu ZVON a všech zainteresovaných dopravců, přičemž velmi atraktivní nabídkou je možnost použití jízdenky LIBNET+ na parní úzkorozchodné železnici německého dopravce SOEG Zittau - Bertsdorf - Kurort Oybin nebo další větve Bertsdorf - Kurort Jonsdorf, bez příplatku za parní provoz.

**Síťové jízdenky LIBNET+ lze zakoupit ve všech osobních pokladnách železničních stanic vybavených zařízením pro elektronický výdej jízdních dokladů (UNIPOK). Jiným způsobem tuto jízdenku získat nelze.**

**Oblast platnosti jízdenky dobře znázorňuje mapa, kterou najdete na straně 5.**

Zatímco aktuální seznam tratí a dalších informací pro využití jízdenky LIBNET+ naleznete na již zmíněné adrese [www.cd.cz/libnet](http://www.cd.cz/libnet), případně ostatních do systému zapojených českých do-

pravců, informace o zahraničních dopravních ziskáte na [www.zvon.de](http://www.zvon.de). Na této adrese objevíte i plánky měst, ve kterých můžete využít městské dopravy na území Německa a Polska.

Základ projektu vytvoření integrovaného přeshraničního systému poprvé zastřešuje na české straně akciová společnost České dráhy, a to především z důvodu zvýšení mobility svých zákazníků ve sjednocené Evropě.

Místo závěrečných slov přijměte náš TIP na malý výlet s jízdenkou LIBNET+, a to do malebného dolnolužického lázeňského městečka **Oybin**.

Dostanete se tam snadno. Nejprve po trati 089 z Liberce do Žitavy, poté v otevřených vozech v čele s parní lokomotivou, po úzkorozchodné železnici německého dopravce SOEG ze Zittau přes Bertsdorf do stanice Kurort Oybin. Vlákem jezdí každodenně, a to po celý rok. Dvanáctikilometrovou trať do Oybinu se sedmi zastávkami urazí za 50 minut. Doporučujeme využít některého z dopoledních či poledních spojů (9.24; 11.19; 12.12 hod.).

V malebném lázeňském městečku jistě nevynecháte návštěvu romantické zříceniny hradu Oybin s torzem klášterní katedrály a po schodech vytesaných ve stělové pískovcové hoře vystoupáte až na hlásku. Odměnou vám bude překrásný rozhled po žitavském údolí. Občerstvit se můžete ve stylové restauraci v severní části zříceniny. Zpět do Žitavy je vhodné využít posledních spojů v 16.17 nebo 17.05 hodin, neboť věřte, nebudete pospíchat ani se nudit.

V říjnu a listopadu je vhodné se na provoz vláčku informovat, neboť v těchto měsících často probíhají úpravy tratí. Jízdní řád s příslušnými informacemi naleznete na adrese [www.soeg-zittau.de](http://www.soeg-zittau.de), pro všeobecnější informace doporučujeme adresu [www.zvon.de](http://www.zvon.de).

**ČD vám přeje příjemnou cestu plnou těch nejehezčích zážitků!**



# Cestování v příhraničí – tentokrát s jízdenkou EgroNet

**Síťová jízdenka EgroNet nabízí možnost jednodenního výhodného cestování v samotném středu Euroregionu Egrensis, který je také někdy nazýván Čtyřzemím. Jedná se o region ležící na území České republiky a Německa, konkrétně Karlovarského kraje, Saska, Bavorska a Duryňska.**

Jízdenka platí na vybraných železničních tratích a ve vybraných autobusových spojích v příhraničních oblastech České republiky a Německa, přičemž opravňuje cestujícího k neomezenému počtu jízd v rámci existující sítě jednotlivých linek. Síť je vymezena městy Cheb, Mariánské Lázně, Karlovy Vary, Zwickau, Gera, Plauen, Hof a Marktredwitz.

#### **V rámci nabídky EgroNet si můžete zakoupit:**

- jízdenku pro jednotlivé cestující za 100 Kč  
— jednotná cena pro všechny kategorie cestujících bez poskytování dalších slev, pouze děti do šesti let jsou přepravovány bezplatně
- rodinnou jízdenku za 250 Kč  
— na tuto jízdenku mohou cestovat maximálně 2 dospělí a 3 děti do 14 let nebo rodiče (či jeden z rodičů) a všechny jejich vlastní děti do 14 let.

#### **Jízdenky EgroNet platí jeden den, a to za následujících podmínek:**

- od pondělí do pátku nejdříve od 7.30 hod. do 3.00 hod. následujícího dne
- v sobotu a neděli od zakoupení do 3.00 hod. následujícího dne

Jízdenku je na síti ČD možné zakoupit v železničních stanicích Aš, Aš město, Cheb, Chodov, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně, Sokolov, Karlovy Vary, Karlovy Vary dolní nádraží. V těchto železničních stanicích vám rovněž naši zaměstnanci rádi poskytnou podrobnější informace.

Jízdní kola se na jízdenku EgroNet přepravují bezplatně jako spoluzavazadla ve vlacích, kde je tato přeprava povolena.

- **Bližší informace naleznete na [www.cd.cz](http://www.cd.cz), [www.egronet.de](http://www.egronet.de).**



Foto: Ivo ŠTECHA



## Česká klasika

Vepřová pečeně & dušené zelí & houskové knedlíky

Pouze v jídelních vozech se servisem JLV, a.s., jídelní lístky jsou k dispozici na [www.jlv.cz](http://www.jlv.cz)



**Jídelní a lůžkové vozy, a.s.**

**pohodlí na cestách**



## Platnost jízdenky LIBNET+

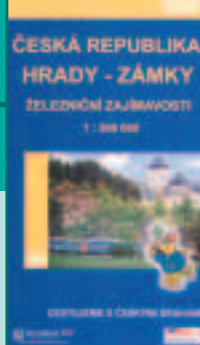


## Železniční síť EgroNet



# Vlakem (nejen) za hrady a zámky

Při loňském křtu mapy „Cestujeme s Českými drahami - Hrady a zámky, železniční zajímavosti“ vyslovil jeden z přítomných členů managementu ČD na adresu nového produktu následující přání: „...přál bych jí, aby se nestala jen součástí sbírek map, ale i živou pomůckou pro cestování.“



A dosavadní zájem nasvědčuje tomu, že přání bylo vyslyšeno. Není divu, Česká republika oplývá bohatstvím historických staveb, hradů, zámků, muzeí a přírodních krás, přičemž je protkána jednou z nejhustších železničních sítí v Evropě. A protože už je tu období, ve kterém se cestování stává obzvláště aktuálním, podívejme se spolu na mapku i na možnosti cestování vlakem za pamětihodnostmi a krásami naší vlasti trochu podrobněji.

Na mapě v měřítku 1 : 500 000 s vyznačenými železničními tratěmi očíslovanými v souladu s jízdními řády naleznete nejen charakteristické obrázky hradů, zámků, kostelů či chrámů v příslušných lokalitách, ale také řadu dalších pamětihodností a zajímavých míst. Vedle již vzpomínaných železničních zajímavostí jsou tu označena také významná poutní místa, muzea a skanzeny, památkové rezervace a mnohé přírodní krásy, a to i v příhraničních oblastech sousedních států. Na přední straně mapky nechybí stručná legenda, na zadní straně jsou pak abecedně seřazeny v mapě zachycené pamětihodnosti, provázené opět malým charakteristickým obrázkem. Pod samotným názvem pamětihodnosti naleznete řadu doplňujících údajů – číslo trati, název cílové železniční stanice (zastávky) a vzdálenost od ní k objektu.

Některí z vás jistě k cestě za zvoleným objektem mapku nepotřebují, ale pro mnohé může být skutečně dobrým vodítkem a pomocníkem. Pokud je tomu tak, vezte, že mapku můžete zakoupit v ČD centrech, případně i v regionálních informačních centrech.

A jestliže již víte kam, zbývá otázka jak. Jistě, vlakem, ale pak je vhodné uvažovat o uplatnění některé z obchodních nabídek Českých drah, tedy slev, chcete-li.

S ohledem na dnešní téma se zaměříme zejména na jízdenku SONE+ a skupinovou slevu, které při našem cestování za pamětihodnostmi připadají asi nejčastěji v úvahu. Výběr vhodné obchodní nabídky může ovlivnit především termín cesty (pracovní den, víkend, svátek) a pochopitelně počet, případně věk spolecestujících. Samozřejmě také vzdálenost do cíle vašeho výletu.

**Řekněme, že jste si za cíl cesty zvolili Kutnou Horu.**

Z naší mapky jste vyčetli, že leží na trati č. 235 (také 230), výstupní stanicí je Kutná Hora město (nebo Kutná Hora hl. n.), odkud je k historickému centru asi 1 km. Ale dozvíte se ještě víc, například že královské horní město bylo založeno ve 13. století a od roku 1300 zde byl ražen český groš, že stavitelem překrásného gotického chrámu sv. Barbory byl Petr Parléř a také, že vás v případě vašeho zájmu čeká prohlídka stříbrných dolů. Nechybí informace o tom, že město samotné je zapsáno do seznamu památek UNESCO.

**Nebo vás zláká například hanácká metropole Olomouc?**

Leží na trati č. 270, výstupní stanicí je Olomouc hlavní nádraží, od kterého to není k Nejsvětější Trojici, jednomu z největších barokních sousoší u nás, ani celý kilometr. Za pozornost jistě stojí zdejší 35 metrů vysoký morový sloup z doby tereziánské, v roce 2000 byl rovněž zanesen do seznamu památek UNESCO.

Pro návštěvu takových míst může být vhodnou variantou právě **jízdenka SONE+**.

Je určena pro sobotní či nedělní cestování ve 2. třídě vozové a lze ji využít pro společnou cestu až pěti cestujícími, z nichž mohou být nejvýše 2 cestující starší 15 let. Její platnost končí vždy ve 24.00 hodin dne výdeje, tedy v sobotu či neděli (v jiný den nelze jízdenku zakoupit) a v době její platnosti můžete cestovat po libovolných tratích Českých drah. Jízdenku lze využít i na některých vyhlášených tratích v německém, rakouském a polském příhraničí. A to nejdůležitější – **zaplatíte za ni pouhých 130 korun při použití pouze osobních vlaků nebo 360 korun, použijete-li také spěšný vlak, rychlík nebo expres** (jízdenka neplatí ve vlacích EC a IC). Zejména pro rodinu může být takový jednodenní výlet jistě výhodný.

Tak například čtyřčlenná rodina se dvěma dětmi by za jízdné osobním vlakem z Nymburka do Kutné Hory zaplatila za zpáteční jízdenky 174 korun (oproti 130 korunám se SONE+), za cestu z Kolína do Olomouce a zpět by taková čtyřčlenná rodina zaplatila za zpáteční jízdenky 768

korun (oproti 360 korunám se SONE+ při jízdě rychlíkem).

Jindy může být variantou **Sleva pro skupiny**. Není pochopitelně omezena víkendem a je poskytována skupině dvou až třiceti cestujících rovněž ve 2. vozové třídě. Při jejím uplatnění **zaplatí první a druhý cestující celé zákaznické jízdné, avšak každý další cestující pouze poloviční**, bez ohledu na jeho věk.

Rozhodne-li se například pět osob z Brna starších 15 let navštívit známý poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře u Žďáru nad Sázavou, vrcholné dílo J. Santiniho (památko UNESCO), zaplatí každý za jízdenku se zpáteční slevou 122 korun, tedy celkem 610 korun. Při využití skupinové slevy však pětičlenná skupina zaplatí dohromady 427 korun, průměrná cena pro jednoho cestujícího tedy činí pouze 85 korun.

Desetičlenná skupina by při uplatnění skupinové slevy zaplatila dohromady 732 korun (nikoliv 1220 korun jako deset jednotlivých cestujících), průměrná cena na osobu pak činí pouhých 73 korun.

Cestující ve skupině samozřejmě musí mít stejnou nástupní a výstupní stanici, použít stejný spoj a skupina se musí prokázat jedním cestovním dokladem.

Rovněž jednodenní síťová **jízdenka LIBNET+** pro cestování v Libereckém kraji, včetně příhraničních oblastí sousedních zemí, může být dobrou variantou pro vaše cesty za pamětihodnostmi a krásami přírody. Této obchodní nabídce ČD je v našem vydání magazínu věnován samostatný prostor, právě tak jako informacím, reagujícím na zvýšený zájem cestujících o možnosti přepravy kol na železnici, případně i jejich zapůjčení v některé z půjčoven kol Českých drah.

Využijte tedy při svých cestách za poznáním či rekreací a odpočinkem nejen naši již zmíněné mapy ČD, ale zajistěte si i další podrobné informace o možnostech a výhodách cestování vlakem. Třeba na internetové adrese [www.cd.cz](http://www.cd.cz), v ČD centrech nebo prostřednictvím naší informační telefonní linky 840 112 113.

**Na váš zájem čekají a těší se nejen hrady a zámky, ale také naše vlaky a zaměstnanci Českých drah.**

# Už vás nebaví moře ani hory? Navštivte Konstantinovy Lázně a jejich okolí!

**Máte už dost přeplněných přímořských letovisek, nebaví vás už Alpy, Tatry ani Krkonoše? Máte pocit, že už jste v Česku všude byli? Pak je toto pozvání určeno právě vám.**



Bezdružice

V Plzeňském kraji na okraji tachovského okresu, v území vymezeném řekou Mží na jihu a Kosím potokem na západě, se rozkládá oblast léčivých pramenů, které daly život Konstantinovým Lázním. Dnes to jsou jediné lázně Plzeňského kraje. Vedle léčivé vody a ozdravných procedur tu pomáhá léčit i půvabná a neporušená příroda.

Z mírně zvlněné, na lesy bohaté krajiny vystupuje pouze několik vrcholků sopečného původu, dosahujících výšky okolo 600 m n. m. Členitost terénu však dotváří hluboká údolí, která za miliony let vyhloubily vody potoků, posilujících řeku Mží. Voda Hadovky, Úterského i Kosího potoka dávala v minulosti svoji energii mlýnům, pilám, hamrům i papírnám. Dnes po nich většinou zbyly jen rozvaliny, opředené mnoha pověstmi. Vyschlé náhony se ztrácejí v křovinách a ticho narušuje jen šumění vody v kamenitých korytech.

Celá oblast je bohatá na historické památky, připomínající různá období české historie. Starověké osídlení regionu dokazují dvě rozlehlá hradiště. Jedno je rozprostřené u Bezemína, druhé na Hradištském vrchu nad Konstantinovými Lázněmi. Středověk připomíná hrad Krasíkov (Švamberk), jehož pozůstatky stojí, spolu s opuštěným kostelem sv. Máří Magdalény, na stolové hoře nad Kokašicemi, a tvoří zdaleka viditelnou dominantu celého kraje.

Hrad Gutštejn, hrdě se vypínající nad potokem Hadovka, patří k nejromantičtějším místům na západě Čech a je oblíbeným cílem snůlků a trampů. Své kouzlo má i v lesích u Černošína ponořená zřícenina hradu Volfštejna a nedaleká Třebel. I v Třebeli stávala tvrz, ale její okolí se za třicetileté války stalo dějištěm velké bitvy mezi švédskými a císařskými vojsky. Švédové byli z Třebele vytlačeni a tvrz na příkaz českého panovníka zbořena. Na místě původní tvrže stojí i zámek v Bezdružicích a v Cebívi.

Novodobou historii připomínají bunkry pohraničního opevnění z roku 1938, pobožené kostely, staré usedlosti i místa, kde zanikly celé obce.

Geologicky zajímavou krajinu dotváří několik opuštěných kamenolomů. Na mnoha dalších místech lze najít pozůstatky po těžbě nerostů. Za návštěvu stojí půvabné poutní místo Šipín se starým terasovitým hřbitovem i Ovčí vrch s rotundou a pomníkem selského povstání, které tu bylo krvavě potlačeno v roce 1680.

Největšími sídly regionu jsou Konstantinovy Lázně, Bezdružice a Černošín, ale své neopakovatelné kouzlo mají všechny zdejší obce. Své kořeny měl v tomto kraji známý šlechtický rod Harantů, mající v erbu kohouta. Nejznámějším příslušníkem tohoto rodu byl



Konstantinovy Lázně

Kryštof Harant z Polžic a Bezdružic (1564 – 1621). Vynikl jako cestovatel, spisovatel a hudebník, okusil i kariéru vojenskou a úřednickou. Za svoji účast na stavovském povstání proti císaři byl v roce 1621 popraven v Praze na Staroměstském náměstí. Expozice o životě Kryštofa Haranta je přístupná na zámku v Bezdružicích. Hlavním lákadlem tohoto zámku je však galerie soudobého sklářského umění, jemuž vévodí unikátní skleněný betlém.

Pěší turista v tomto kraji najde dostatek značených cest, které ho dovedou ke všem atraktivním cílům. Spoustu zajímavých informací lze získat při procházkách

naučnými stezkami na Hradištském vrchu, v údolí Úterského a Nezdeckého potoka, od Dudákovského mlýna na Šipín a Gutštejn i v údolí Kosího potoka. Pro cyklisty je tu letos dokončována hustá síť značených cyklotras, umožňující kombinaci cest podle individuálního přání každého zájemce. Cyklistické trasy pokračují i do sousedního stříbrského regionu. Turistické i cyklistické značení vás dovede i do zajímavých míst v okolí, jako je hornické městečko Úterý, Teplá a Kladruby se svými kláštery a města Stříbro, Planá a Mariánské Lázně.

Jak se do těchto míst, ležících jen 45 km od Plzně, dostat? Krajem pod majestátným Švamberkem prochází regionální železniční trať č. 177, vedoucí z Pňovan do Bezdružic. Cestující vlaku čeká hned za přestupní stanicí Pňovany, ležící mezi Plzní a Stříbrem na trati Praha – Plzeň – Cheb, malý bonus v podobě výhledu ze 40 m vysokého železničního mostu přes údolí řeky Mže. O víkendech je ve vybraných vlacích na této trati řazen vůz pro přepravu kol formou spoluzavazadla. Odmítnuti však nebudete ani ve vlacích bez tohoto vozu. Všechny vlaky na bezdružické trati jsou vedeny v samoobslužném systému pouze strojvedoucím. Nejlepší výchozí zastávkou pro pěší výlety je Strahov a Konstantinovy Lázně. Cyklistům doporučujeme vyjet až do nejvýše položené stanice Bezdružice.

**Jiří BÍZEK**



Gutštejn

# EUrovíkend

Po kolejích do evropských velkoměst:

## Berlín

**Ptáte se, proč s námi máte cestovat do Berlína, když jej znáte z dob NDR jako své boty? Inu proto, že po sjednocení Německa na počátku 90. let se o Berlínu mluvilo jako o největším staveništi Evropy. A nebylo to vůbec nadsazené. Městu nad Sprévu dominovaly desítky jeřábů, a ani dnes ještě nejsou všechny stavby dokončeny.**

Přesto má současný Berlín zcela jinou tvář než tu, kterou jste znali před deseti patnácti lety. Proč tedy nestrávit jeden víkend v tomto zajímavém městě s pohnutou historií, které vyrostlo na místě starověké slovanské osady? Svou návštěvu můžete začít v tradičním centru „východního“ Berlína – na Alexanderplatzu. Dříve ne příliš pěkné nádraží na náměstí se proměnilo v obchodní centrum. V jeho sousedství i dnes naleznete dva tradiční symboly města – hodiny se světovým časem a 365 metrů vysokou televizní věž s vyhlídkou a restaurací. I dnes se na její prohlídku stojí dlouhé fronty. Přesto stá-

kostelů a chrámů na ostrov muzeí. Jedno z velkých lákadel Berlína pro ty, kdo milují umění a historii. Na malé ploše najdete vedle sebe galerii i světoznámé muzeum Pergamon s antickými sbírkami. Impozantně působí celé stavby, jako oltář z Pergamonu či brána Ištar z Babylonu, které byly do muzea přeneseny z Blízkého Východu.

Když budete pokračovat po třídě Unter den Linden dál na západ, dojdete až k opravené Braniborské bráně (Brandenburger Tor) a německému parlamentu (Reichstag). V komunistických dobách jste si mohli prohlédnout bránu jen ze vzdálenosti mnoha metrů, dnes se pod její triumfální kvadrigou procházejí turisté a slyšíte jazyky z nejrůznějších koutů světa. Nedaleko si můžete prohlédnout i opravený Reichstag s novou berlínskou atrakcí. Tou je prosklená vyhlídková kopule od architekta Normana Foster. I před vstupem do kopule většínou musíte vystát frontu. Ale prý to stojí za výhled, který se odtud nabízí, mimo jiné i na pásma kolem bývalé Berlínské zdi, kde se stále staví.

Uprostřed města vzniká také zcela nové berlínské hlavní nádraží napojené na

síť vysokorychlostních vlaků. Spojí k němu však přijíždějí po městských tratích, třeba i přes Alexanderplatz a kolem muzea Pergamon, takže některé z vystavených exponátů vidíte i z rychlovlaku ICE. Přesto německé urbanisty a architektky nenapadlo železnici z města vysídlit; naopak do jeho srdce přivádějí další životodárné tepny v podobě železničních tratí a budují v něm nová nádraží. Je to

### INFORMACE O BERLÍNĚ

včetně přehledu památek, informací o veřejné dopravě či možnostech ubytování, najdete na internetové adrese [www.berlin.de](http://www.berlin.de).

le stojí za návštěvu, neboť z věže máte měnící se Berlín jako na dlani.

Po „leteckém“ pohledu na město se vydáte dál okolo Červené radnice (Rotes Rathaus), Neptunovy fontány a několika





## PŘÍMÉ DENNÍ VLAKOVÉ SPOJENÍ

s Berlínem mají několikrát denně například Brno, Pardubice, Praha či Ústí nad Labem. S minimem přestupů lze vlakem pohodlně cestovat do Berlína také z většiny velkých měst v České republice. Doba jízdy z Prahy je přibližně 4 hod. 45 min. Konkrétní vlakové spojení dle svého přání vyhledáte na [www.vlak.cz](http://www.vlak.cz).

Pro cestu do Berlína je možné využít slevy CityStar. Zpáteční jízdenka CityStar s kartou Z z Prahy do Berlína a zpět stojí pro jednu osobu asi 2000 Kč, pro dvě osoby asi 3150 Kč. Z Brna/Ostravy stojí tyto jízdenky s kartou Z pro jednu osobu 2350 Kč/2500 Kč, pro dvě osoby 3800 Kč/4100 Kč. Děti do 15 let v doprovodu rodičů nebo prarodičů cestují na území Německa zdarma. Podrobné informace o podmínkách zpáteční jízdenky City Star, dalších slevách a konkrétních cenách najdete na [www.cd.cz](http://www.cd.cz) nebo vám je poskytnou mezinárodní pokladny a ČD centra.

například i stanice Postupimské náměstí (Potsdamer Platz). Dříve živá křižovatka předválečného Berlína, v dobách studené války jen plocha plná býlí a dnes opět rušná obchodní křižovatka s mrakodrapy, kde se nacházejí nejlepší berlínské podnikatelské adresy. Ani tam železnice nikomu nevadí. Naopak je ideálním dopravním prostředkem, který oživí Postu-



pimské náměstí a bez dlouhých automobilových kolon sem přivede stovky obchodníků, manažerů, turistů i lidí, kteří si jen tak vyrazí do obchodního centra, kina nebo do kavárny. A to nejen z Berlína, ale i ze širokého okolí a dokonce ze stovky kilometrů vzdálených měst.

Nové nádraží totiž vzniká přímo v podzemí zdejšího Sony Centra. Naleznete tam všechna tato i mnohá další lákadla moderních obchodních a společenských zón. Je naše škoda, že čeští urbanisté a architekti se stejně jako Němci ještě nenaučili skloubit potřeby měst s přednostmi železnice, která funguje jako životodárná tepna při jejich oživení a nepotřebuje dlouhé kolony aut produkujících výfukové plyny. Snad náš vstup do Evropské unie a možnost více poznávat moderní evropské trendy v brzké době změní dosavadní nápady odsouvat nádraží a železnici z městských center na jejich okraj.

Z Postupimského náměstí můžeme popojet patrovým autobusem linky 200 až k vlakovému nádraží ZOO, někdejší-

mu centru Západního Berlína. Najdete zde vchod do zoologické zahrady, která se nachází v části ohromného parku Tiergarten. Leží uprostřed Berlína a na mapě působí jako velká zelená oáza, obestavená lidským mraveništěm. Kousek od vchodu do ZOO jsou trosky kostela císaře Viléma (Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche), které připomínají tragédii druhé světové války, a o něco dál začíná známá obchodní třída Kurfürstendamm. Samozřejmě ani zde nemůže chybět železnice s typickými německými rychlovlaky ICE, příměstskými patrovými soupravami i jednotkami městské rychlodráhy S-Bahn.

Tvář Berlína se za posledních patnáct let ztlačně změnila a jistě mnozí jeho návštěvníci potvrdí, že zkrásněla. Na své si přijdou především milovníci moderní architektury, ale svůj cíl v metropoli našich západních sousedů určitě najde každý, kdo miluje památky, procházky po zajímavých místech, rád poznává lidi a kulturu, přírodu nebo s oblibou nakupuje a užívá si bohatého nočního života. Prostě zajet si do Berlína stojí za to.

**Dvojstránku připravil:  
Petr ŠTÁHLAVSKÝ**

### BERLIN WELCOMECARD

Pro vícedenní pobyt v Berlíně si můžete zakoupit tzv. Berlin WelcomeCard, která platí jako jízdenka na městskou dopravu v Berlíně a Postupimi a nabízí slevy až 50 procent ve více než 120 turistických místech, jako jsou muzea, památky, restaurace aj. Karta na 2 dny stojí 16 eur a na 3 dny pak 22 eur.





## Baťova dráha

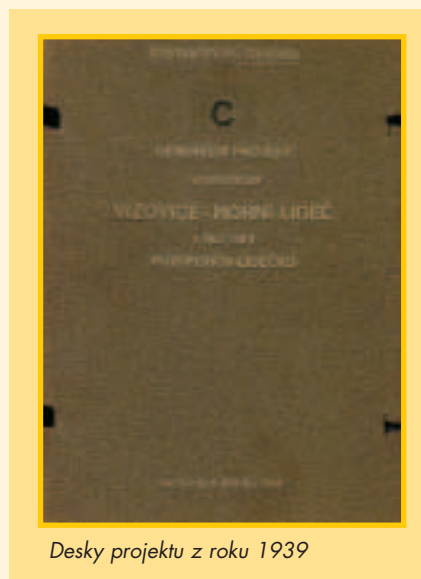
**Historie železniční dopravy v údolí říčky Dřevnice se počala psát počátkem 80. let 19. století, kdy občané města Vizovice začali činit první kroky k výstavbě místní dráhy, která by byla připojena na trať Vídeň – Krakov Severní dráhy císaře Ferdinanda.**

Konkrétní podoby se jejich úsilí dočkalo až v roce 1899 zahájením provozu na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. Město Zlín mělo v té době svůj rozkvět teprve před sebou, neboť firma Baťa byla založena až v roce 1894.

Obrovský boom Zlína v období tzv. první republiky se pochopitelně nevyhnul ani zdejší lokálce. Firma Baťa skoupla akcie místní dráhy a v roce 1931 zakládá novou akciovou společnost Otrokovicko-Zlínsko-Vizovická dráha (OZVD). Zvyšuje se počet spojů, budují se nové zastávky a kupují nová vozidla. Trať získává rychle charakter městské dráhy. Firma Baťa má však dalekosáhlejší plány – Zlín má totiž jen místní dráhu, nikoliv hlavní, a to se musí změnit!

Hlavní železniční tah v Československu Praha – Košice je tedy nutno přeměrovat přes Zlín a Baťa k tomu chce využít trasu Praha – Česká Třebová – Třebovice v Čechách – Prostějov – Tovačov – Kojetín – Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Horní Lideč – Púchov – Žilina – Košice. Zcela nově je přitom nutno postavit trať Prostějov – Tovačov, Kroměříž – Otrokovice a Vizovice – Horní Lideč.

Tento záměr ale nebyl v souladu se schválenou a již realizovanou koncepcí modernizace a výstavby železnic Československé republiky, a proto ani nebyl ústředními orgány příliš vítán. Přesto byla v roce 1934 v podstatě „načerno“, tedy bez potřebné koncese, zahájena stavba



Desky projektu z roku 1939

trati Vizovice – Horní Lideč. Koncese byla přece jen v roce 1937 udělena a stavba trati měla být dokončena do pěti let. Současně s výstavbou nové dráhy se připravovalo i zdvojkolejnění existující místní dráhy v úseku Malenovice – Zlín. Druhá světová válka znamenala podobně jako i na jiných dopravních stavbách zastavení prací.

Po osvobození byla stavba trati v režii OZVD obnovena. OZVD byla sice v roce 1948 znárodněna, ale „Stavba mládeže“, jak byla tato investiční akce pojmenována, se dostala do dvouletého a následně i do prvního pětiletého hospodářského plánu. Přesto však byla v roce 1951 již definitivně zastavena a prostředky byly převedeny na důležitější slovenskou „Trať družby“ Žilina – Košice. Trať Otrokovice – Vizovice zůstala i nadále jednokolejná, a má tudíž dodnes stále nedostatečné parametry pro provoz intenzivní příměstské, resp. městské dopravy.

Se vznikem Zlínského kraje v roce 2000 nabyla znovu na aktuálnosti potřeba modernizace železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice s případnou dostavbou do Valašské Polanky (namísto Horní Lideče). V roce 2004 byla proto zpracována firmami Dopravní projektování, s. r. o., a SUDOP Brno, s. r. o., studie s názvem Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji. Objednatelem dokumentace byl Zlínský kraj a na financování se podílel i Státní fond dopravní infrastruktury a České dráhy, a. s. Obsahem práce jsou kromě jiného i studie proveditelnosti modernizace a elektrizace současné železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice a dostavby trati z Vizovic do Valašské Polanky.



Situace vedení železniční trati Vizovice – Valašská Polanka (Dopravní projektování, s. r. o.)

Železniční trať Otrokovice – Vizovice bude nově elektrizována, přičemž traťový úsek Otrokovice – Zlín střed bude zdvojkolejněn a v následném úseku Zlín střed – Vizovice bude pro nezbytné zvýšení kapacity dráhy vybudována nová výhybna Zlín-Přiluky. Dvě křižení železniční tratě s trolejbusovým vedením – jedno v Otrokovicích a jedno ve Zlíně-Podvesné – jsou navržena jako mimoúrovňová. Nádraží Zlín střed bude přebudováno v moderní přístupný terminál mezi železniční, městskou a linkovou autobusovou dopravou. Nejvyšší traťová rychlost bude dosahovat 100 km/h. Díky této investici, která se ve studii odhaduje ve výši kolem 5,5 mld. Kč, bude konečně moci být zavedena pravidelná intervalová příměstská, resp. městská železniční doprava moderními elektrickými jednotkami. Minulostí se tak stane mj. i čekání osobních vlaků při křižování ve Zlíně-Malenovicích nebo přeprahy dálkových vlaků v Otrokovicích (do/ze Zlína by měly být vedeny 4 páry expresů do/z Prahy a 4 páry rychlíků do/z Brna denně).

Dostavba Baťovy železnice z Vizovic do Valašské Polanky je v současné době vyvolána zejména vzájemnou polohou krajského města Zlína a významných měst Zlínského kraje Vsetín, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm. Ty totiž mají se svým krajským městem spojení jen po silnici přes Hostýnské a Vizovické vrchy. Dalším důvodem je ovšem i napojení Zlína na dálkovou dopravu ve směru na Slovensko. Využita bude tedy intervalovou regionální osobní dopravou Zlín – Valašské Meziříčí, Zlín – Horní Lideč – Bylnice, dálkovou osobní dopra-



Železniční most na okraji Vizovic

vou Praha/Brno – Zlín – Vizovice – Vsetín/Žilina a nákladní dopravou především mezi kontejnerovým terminálem v Želechovicích nad Dřevnicí-Lípě a Slovenskem, která je dnes kompletně realizována na silnici.

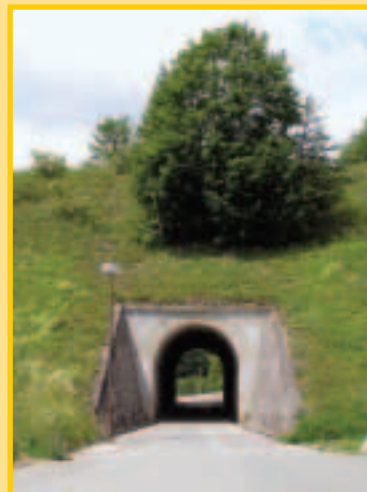
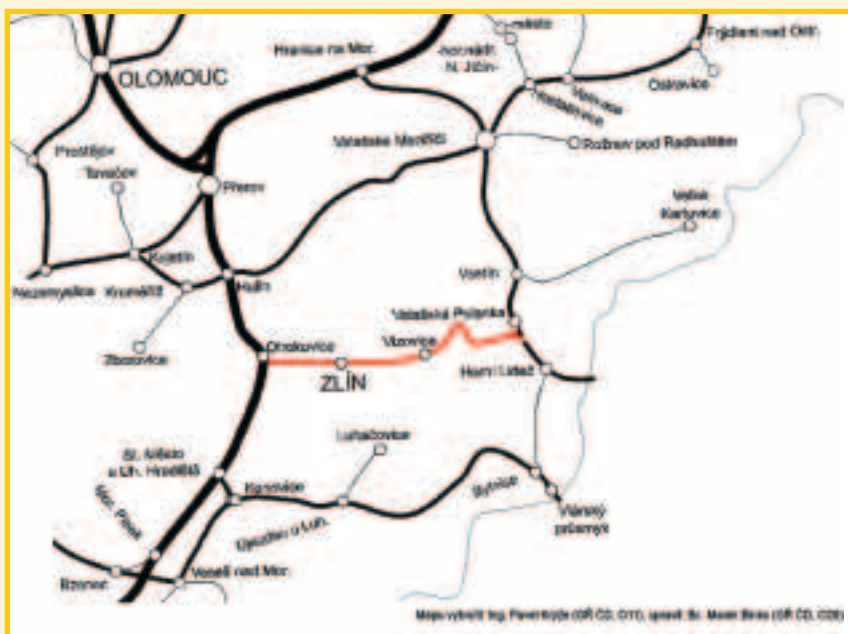
Železniční trať Vizovice – Valašská Polanka o délce 17,670 km bude v maximálně možné míře využívat zemní těleso dráhy budované ve 30. a 40. letech. I proto bude nejvyšší traťová rychlost 90 km/h – původní projekt počítal s rychlostí 80 km/h. Trať bude jednokolejná a samozřejmě elektrizovaná. Budou zřízeny zastávky Vizovice, Lutonina, stanice Jasenná, zastávky Ublo, Bratřejov,

Pozděchov a stanice Prlov. Před Valašskou Polankou bude vybudován kolejový triangl pro přímé zaústění jak do Vsetína, tak i do Horní Lideče. Na trati je navržen tunel u obce Pozděchov o délce 910 m a tunel před Valašskou Polankou o délce 320 m. Studii odhadované investiční náklady jsou cca 4,6 mld. Kč.

Realizace obou navazujících projektů může podpořit tolik potřebný hospodářský růst Zlínského kraje a alespoň tak zčásti uvést do života Baťovy dávné vize...

**Bc. Marek BINKO**  
*České dráhy, a. s.*

Seriál „Nové projekty“ naleznete také na internetu [www.cd.cz/projekty](http://www.cd.cz/projekty).



Most pod nedokončenou železniční tratí v Lutonině z roku 1935

# Zveme vás na světovou turistickou olympiádu



## VÁŽENÍ ČTENÁŘI

v letošním prvním čísle magazínu **ČD pro Vás** jsme vám přinesli informaci o konání ojedinělé akce v rámci celé České republiky, a sice **9. světové turistické olympiády IVV** v termínu od 28. do 31. července 2005 v Plzni. Akce je významná a ojedinělá tím, že se v České republice uskuteční vůbec poprvé a na nejbližších třicet let také zřejmě naposledy. Tak neváhejte a přijďte do Plzně.

## PROGRAM

### PONDĚLÍ 25. 7. – ČTVRTEK 28. 7. 2005

Autokarové zájezdy z Plzně do Prahy, Karlových Varů, Mariánských Lázní, na Šumavu, spojené s pochody do 11 km a prohlídkou měst, turistických cílů a pamětihodností

### ÚTERÝ 26. 7.

**Cesta z města** – turistický pochod v okolí Manětína a Rabštejna nad Střelou

### ČTVRTEK 28. 7.

8.00 – nostalgický parní vlak Praha – Karlštejn – Plzeň

9.00 – 15.00 **pochody** na 10 – 20 km v Plzni

16.00 – zahájení olympiády na náměstí Republiky v Plzni, slavnostní ceremoniál s nástupem delegací jednotlivých zemí

17.30 – večerní pochod na 10 km, večerní program na náměstí Republiky

### PÁTEK 29. 7.

8.00 – 18.00 **pochody** 7, 10, 20 km – start do 12 hod

**cyklo** 25 km – start od 8.00 – 14.00 hod

**plavání** 11.00 – 17.30 hod

9.00 – 18.00 Praha – vedená vycházka (pochod s průvodcem)

19.30 Plzeň – společenský večer s programem v pivovaru Plzeňský Prazdroj a v restauraci na Spilce

### SOBOTA 30. 7.

8.00 – 18.00 **pochody** 7, 10, 20 a 30 km – start do 12 hod

**maratón** 42 km – společný start v 7.00 hod, ostatní do 8.00

**cyklo** 25 km – start od 8.00 hod

**plavání** 11.00 – 17.30 hod

9.00 – 18.00 výjezd do Prahy – **pochod** 10 km městem

19.30 Plzeň – závěr Olympiády v Plzni, předání vlajky (Prokopávky – sportovní areál)

### NEDĚLE 31. 7.

8.00 – ekumenická bohoslužba v katedrále sv. Bartoloměje v Plzni

9.00 – 12.00 **pochody** 7, 10 km městem

Bližší informace je možno získat na těchto místech:

**OV KČT Plzeňského kraje**; Veleslavínova 30, 301 00 Plzeň

tel.: 736 754 140; e-mail: fmoser-ivv-kct@seznam.cz ; internet: www.ivvolympiad.cz

**Informační centrum města Plzně**; náměstí Republiky 41, 301 16 Plzeň

tel.: 378 035 330; e-mail: info@icplzen.cz; internet www.plzen-city.cz

Prvním místem, kde mohou účastníci a návštěvníci olympiády po příjezdu do Plzně na hlavní nádraží získat informace, je **ČD centrum**, umístěné v dolním vestibulu železniční stanice. Společné informace Českých drah a města Plzně jsou připraveny poskytnout kompletní informační servis nejen o dění na Olympiádě.

České dráhy se připojí k mnoha partnerům turistické olympiády a nabídnou všem registrovaným účastníkům (registrovaní do 30. 6. 2005) možnost levnější dopravy na turistickou olympiádu. Každý registrovaný účastník obdrží od organizátorů **potvrzení o registraci**, které mu umožní cestovat s Českými drahami na turistickou olympiádu za **zákaznické jízdné bez nutnosti zakoupení Zákaznické karty**. Po příjezdu do Plzně si registrovaný účastník vyzvedne **olympijský pas** a při nákupu jízdenek na cestování na olympijské akce nebo návrat domů se bude prokazovat tímto pasem a bude rovněž cestovat za **zákaznické jízdné bez Zákaznické karty**. Období platnosti této slevy je od **22. července do 7. srpna 2005**.

*Ing. Marek PLOCHÝ,  
Krajské centrum Plzeň*



## Mediální kampaň CzechTourism se zaměřila na polské turisty

**Zastavte se u nás!** tak zněl slogan v pořadí již druhé reklamní kampaně agentury CzechTourism, která se uskutečnila během května v Polsku. Rozpočet kampaně, financované ze strukturálních fondů Evropské unie (Společný regionální operační program), činil 26 milionů korun.

Potenciální polští turisté, kteří doposud přes Česko převážně jen projížděli za svými cestami k moři a do Alp, byli osloveni prostřednictvím třicetisekundového televizního spotu, tištěné inzerce i venkovních citylightů.

Spot se vysílal na třech polských televizních stanicích: veřejnoprávní TVP1, TVP2 a soukromé TVN. Jeho motivem byla polská rodina jedoucí přes Českou republiku k moři, kterou zastaví místní policista. Řidič očekává pokutu za případný dopravní přestupek, ale je zaskočen policistovým přívětivým upozorněním na hrad Bouzov, který právě minuli. Turisté si na jeho doporučení prohlédnou nejen hrad, ale navštíví dále skanzen v Rožnově pod Radhoštěm a zastaví Macochu.

Tištěná inzerce (imageové fotografie se sloganem) se objevila i v populárních týdenících a přílohách nejčtenějších polských periodik (Tele magazyn, Tele tydzień, Gazeta Wyborcza a Newsweek Polska). Citylighty byly umístěny na zastávkách městské hromadné dopravy, nádražích, v supermarketech a na frekventovaných veřejných prostranstvích ve Varšavě, Lodži, Gdaňsku, Gdyni, Sopotech, Katovicích a dalších městech Horního Slezska.

Film a reklamní fotografie byly tvůrčím počinem reklamní skupiny McCann-Erickson. Režie televizního spotu se ujal filmový režisér Vladimír Michálek.

Věříme, že reklamní kampaň přiláká do naší krásné země během letní turistické sezony spousty návštěvníků z Polska, stejně jako z dalších zemí.



Gdaňsk

Foto: Martin HARÁK

### Více informací:

[www.CzechTourism.cz](http://www.CzechTourism.cz) a [www.CzechTourism.com](http://www.CzechTourism.com)



## Na co se nás nejčastěji ptáte

**K nejfrekventovanějším dotazům, které docházejí na odbor osobní dopravy a přepravy generálního ředitelství Českých drah, patří také ty, které se týkají „přerušení jízdy“ a platnosti jízdenek. Věříme, že naše odpovědi a vysvětlení poslouží ke zlepšení informovanosti cestující veřejnosti a pomohou předejít případným zbytečným nedorozuměním.**

■ **Je pravda, že již neexistuje termín „přerušení jízdy“, respektive že přerušit jízdu mohou kdykoliv v době platnosti jízdenky, čímž tento termín ztratil smysl?**

Možnost přerušení jízdy samozřejmě existuje, a jízdu nelze přerušit kdykoliv.

Na jízdenku platnou do vzdálenosti 100 kilometrů (včetně) přerušit jízdu nelze. Teprve při jízdě na tarifní vzdálenost 101 kilometrů a více je možné po ujetí této vzdálenosti bez jakýchkoliv formalit jízdu přerušit, avšak pozor – doba platnosti jízdenky se tím neprodlužuje.

### **Jednoduchý příklad:**

Jestliže si zakoupíte jízdenku Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. s prvním

dnem platnosti vyznačeným na jízdence 20. května a při cestě z Prahy do Hradce Králové (116 km) vystoupíte v Poděbradech (z Prahy hl. n. 57 km), pak je nutno zakoupit si při pokračování v cestě novou jízdenku. Ve vašem případě z Poděbrad do Hradce Králové (ale také kamkoliv jinam), a to bez ohledu na to, jak dlouho jste se v Poděbradech zdrželi.

Pokud však při stejné cestě vystoupíte například v Praskačce (z Prahy hl. n. 109 km), pak můžete bez jakýchkoliv dalších formalit pokračovat do Hradce Králové, avšak takovým spojem, který přijede do Hradce Králové hl. n. do 24.00 hodin 21. května (kdy končí platnost vaší jízdenky).

Dnes se tedy už žádné „razítkování“ jízdenek a podobně nekoná. Možná právě odtud pramení nesprávné domněnky, ať už o úplné nemožnosti přerušit jízdu, či naopak o možnosti přerušit ji kdykoliv.

■ **Lze přerušit jízdu i při uplatnění skupinové slevy?**

Samozřejmě. Pro přerušit jízdu je rozhodující tarifní vzdálenost a doba platnosti jízdenky, nikoliv druh jízdenky. Přerušení jízdy s oblibou využívají právě skupiny cestujících jedoucích například za poznáním, neboť během jedné cesty mohou navštívit i několik zajímavých míst, aniž by přicházely o výhodu slevy pro skupinu.



## S akademickým malířem a grafikem Jaroslavem Šerých nejen o malování

Monografii, kterou mi pan Jaroslav Šerých v průběhu rozhovoru věnoval, jsem důkladněji prohlédl až doma. Na jedné z úvodních stránek je vepsáno motto: *Myslím si, že dar, který jsem obdržel, není určen jenom mně; má práce je pokorné poselství.*

Těmito slovy otevírám tedy rozhovor, přesněji řečeno spontánní výpověď malíře a grafika Jaroslava Šerých (1928) pro náš magazín. Do vyprávění jsem se snažil zasahovat minimálně, cítil jsem, že by to nebylo ono, neboť jsem se brzy přesvědčil, že pan Šerých je z těch, kteří to mají v hlavě dobře srovnané.

*Já musím mluvit, jak to žiji. A jak to bylo. Narodil jsem se v plném „toku“ první republiky. Byli jsme státem plně demokratickým a měli jsme všechny výhody, které svět tehdy využíval. Byla to hlavně pára a plyn, stát byl dobře vybaven železnicí. Následující půlhodinku věnoval pan Šerých vzpomínce na železnici a často mne z jeho znalostí polévalo horko, věděl toho o ní dost, jako lidé, kteří mají něco rádi.*

*Já byl odmala asi nadán určitým poetismem, měl jsem ho v sobě, tak mne jímalo, když moje rodné město bylo obětáno plynovými lampami, plyn měl takové studeně nažloutlé světlo. Jihovýchodně od našeho domu bylo nádraží, tehdy poměrně veliké a významné. Moje město se tenkrát jmenovalo Německý Brod, nikoliv Havlíčkův, to se změnilo až po válce. Pamatuji se, jak jsme při otevřeném okně v noci slýchávali lokomotivu, jak seřazuje vagony, to dusání parního stroje, to supění. Taková akustická vzpomínka; ještě dnes mi to přináší pocit útlého dětství.*

*Vlákem jsme jezdili na prázdniny do otcova rodiště, Sirákova, vystupovali jsme buď v Příbyslavi nebo v Nových Dvorech. Já jsem nebyl takovým obdivovatelem a znalcem železnice jako třeba Antonín Dvořák nebo můj přítel Jiří Bouda, abych o ní věděl snad všechno. Ale ta naše generace to má v zátylku ukryto, tu páru, ten pach z uhlí, to ve mně evokuje prázdniny, lokomotivu s její úžasnou mechanikou. Výtopny, točny.*

*Vzpomínám si na jeden filmový žurnál, snad někdy z roku 1958, kdy byla postavena poslední parní lokomotiva... Za mého mládí zřízenci ještě zapalovali petrolejové lampy, které byly v menších stanicích. Jednu takovou lampu z Havlíčkova Brodu má pan Šerých před svým domem, opatřil si ji, když došlo k jejich rušení. Řeč přišla i na známý „kafemlejek“, lokomotivu s širokým komínem a „kloboukem“ v jeho horní části. Řeč byla také o její jízdě po trati z Havlíčkova Brodu do Humpolce. Pan Šerých také s láskou vzpomínal na tehdejší zastávku Polná – Štoky.*

*Ta pára byla taková nahatá, všechno bylo pěkně vidět. A jak ty stroje rytmicky oddechovaly, v padesátých a šedesátých letech to byly pompézni stroje v čele vlaků, když jsme jezdili na studie. Prostě byli jsme mladí a technika pro nás byla zajímavá. Tak to jsou mé vzpomínky na to drážní období, je jich daleko víc, ale na to asi není prostor.*

*Obraťme list. List jsme tedy obrátili. A takhle mi pan Šerých odpověděl na*

otázku, zda by své malířské schopnosti věnoval také reklamě:

*Tak to já nedělám. To jsem si odbyl v šedesátých letech. Absolvoval jsem v roce 1956, pak jsem byl tři roky jako aspirant, a tehdy jsem to dělal. To víte, dostal jsem diplom, a já si říkal, no, pěkný papír je to, ale nejsem nic. Byli jsme „vyučeni“; ale co dál? Tak já jsem třeba dělal obaly na gramodesky, dělal jsem i grafickou úpravu novin, Tanečních listů, to jsem uměl, za války jsem se vyučil sazečem písma. Musel jsem se nějak žít.*

*Teď to dělat nemusím; já chtěl být malířem a malovat si své představy. K tomu je třeba fantazie a talent, zkrátka určitý dar. Není to tak, že se vyučíte dobře kreslit, ale musíte mít navíc ještě něco, tu invenci. Kreslit umí mnoho lidí na světě. Někteří třeba mají talent, vidíte to na Karlově mostě. Ale umělci to nejsou. Je to pro kšeft.*

*To, čemu říkáme umění, spočívá na úplně jiných základech. Malíř při práci na obraze nemyslí na ekonomickou stránku věci.*

Na tohle téma má malíř a grafik Jaroslav Šerých vyhraněný názor.

*Určitý dar představitosti má každý z nás. Vybavíme si rodiče, písničku, to je vzácný boží dar. A ti kumštýři ještě mají dar jakési další představitosti, fantazie. Sedím třeba na koncertě, mám nějakou představu, ale až sáhnu na tu malířskou hmotu a na to plátno, začne se mi to rozměšňovat. Tam už funguje prostor, čas, těžko se někdy strefuje do té imaginární představy.*

*Principem umění oproti těm, co sedí ve všech městech světa a malují, dělají tu „mechaniku“, tak tím skutečným principem je ideál, představa. To platí i o hudbě. Ten zřetel ideálu, představy, invence je u Janáčka, Dvořáka nebo třeba u současného francouzského skladatele Pierra Bouleze. Z obrazu se samozřejmě může stát trhové zboží, jestliže ho chce nějaký nadšenec koupit. Chce ho mít doma. Ale při práci je vyloučeno, aby umělec na to myslel.*

Vedle vzpomínky na dětství, mládí, vedle poetiky, která je ve vás ukryta, je asi to, co jste teď vyslovil, součástí vašeho uměleckého přesvědčení, rysem, který má vliv na vaše dílo. Alespoň se tak domnívám.

*Než jsem se dostal od diplomu k nějakému prosazení svých představ, aby ze mne byl člověk, který snad do světa něco dostane, své myšlenky, nějak je prosadí do prostoru, ne násilím, spíš svou touhou, to trvá. A možná se pak naplňuje nakonec i ten diplom. Snad se člověk stává malířem, který tomu světu něco dá.*

V průběhu našeho rozhovoru jste zmiňoval ještě jeden podstatný rys, který

ovlivňuje vaši tvorbu, vaše představy, vaše obrazy.

*Ano. Já jsem byl zřejmě také obdarován vírou, jsem hluboce věřící člověk. Obdržel jsem dar víry. A to v tom smyslu, že jsem přesvědčen, že ten „Velký třesk“ někdo učinil, způsobil. Někdo, myslím teď, s velkým N. Že to nepřišlo „jen tak“. Také Albert Einstein věděl, že někdo stvořil svět. A to je základ mé víry a moje představa o našem vztahu k přírodě, k nebi, k planetě. V naší Skupině M 57 byl také malíř Josef Jíra, a já mu říkal: „Josifku, víš, jaký je mezi námi rozdíl? Že ty maluješ to, co vidíš, a já se snažím namalovat to, co nevidíme.“ On je také člověk svým způsobem věřící, ale já to mám ještě jinak, totiž že se pokouším to ad absurdum namalovat. Tak takhle je to s tou mojí prací. To vše, s čím a jak pracuji, jak žiji, je na základě touhy vzniklé někdy v dětství, kde jsou ukryty i ty lokomotivy, lampy, ten poetismus člověka, který malíř v sobě nějak přetavuje. A ta radost mu z dětství přešla do jeho mysli a duše, tak se to potom promítá. Člověk má základ, aby, pokud má talent, z toho něco udělal, aby to zúrodnil.*

Pane Šerých, jak se díváte na politiku?

*Já nejsem v žádném případě člověkem politickým, nikdy jsem politiku moc nevnímal. A za minulého režimu nás to ani moc nezajímalo – nás, kteří jsme patřili k avantgardě 60. let. Chtěli jsme se osvobodit od toho, kam nás chtěli zatlačit. Byla to doba, kdy kupříkladu jeden asistent profesora Nechleby na akademii namaloval obraz „Zátíší se samopalem“.*

Ale vám se podařilo nezprofanovat se.

*Ano. I když jsem byl dost často vyslýchán, už proto, že jsem se stýkal s ThDr. Josefem Zvěřinou, režimem neoblíbeným a pronásledovaným teologem. Ale nikdy jsem se politicky neangažoval, můj prostor je jiný. Vidím tuto planetu z ptáčích perspektiv, jak se točí v prostoru, celé miliardy let, pracuje pořád ve stejném prostoru vůči Slunci, tyhle principy mne zajímají.*

*Víte, já bych nikdy neodešel do ciziny, já jsem chtěl zůstat se svým národem a svou Vysočinou. S tou hroudou, ke které jsem přivázan.*

Pane Šerých, nastala vhodná chvíle pro závěrečná slova. Skoro mám pocit, že jste je už vyslovil.

*Podívejte, my máme být rádi, že jsme se narodili a máme se chovat k druhému člověku co nejlépe. Jsme jenom čárečky pohybující se na této planetě a neměli bychom ani sebe moc zveličovat. Protože ta krása je okolo nás, v každém květu, i v nádherném stro-  
mu, ale i ve vzduchu, pokud ho nezničíme.*

*Takže kdyby se mne teď někdo zeptal, jak jsem žil, abych to uzavřel...*

Pane Jaroslave Šerých, jak jste žil?

*Neměl jsem jen selanku, zemřela mi moje první paní, zůstal mi syn Jakub. Trochu mi vyspravili srdíčko, mám čtyři bypasy. Moje druhá paní, Dr. Anna Šerých, vychovávala chlapce velmi dobře a vzácně, a vychovávala tak ještě i dvě další své děti. Máme také adoptivní dívčenko, v Ugandě. Člověk má druhým pomáhat.*

*Takže, kdybych měl udělat tečku jednou větou za otázkou, jak jsem žil až do současnosti? Prožil jsem život v naprostém úžasu. V naprostém úžasu, s boží pomocí. Ale i lidskou.*

Upřímně vám děkuji za čas, který jste si pro náš magazín našel a za sebe i čtenáře vám i vaši paní přeji pevné zdraví.

**Ing. Roman VLASÁK**

**Poznámka autora:** Potěšilo mne, že akademický malíř a grafik, pan Jaroslav Šerých, používá při cestách, a to nejen za vlastními výstavami, vlaku. Protože nechce, jak mi sdělil, pomáhat ničit vzduch svým vozem. A jak vyplynulo z hovoru, je s železniční dopravou spokojen. Byť už nejezdí běžně pára s širokým kloboukem na komíně...



Jaroslav Šerých: Studie

# Pojed'te s námi vlakem do Krkonoš

**Věříme, že rekreativním i příznivcům turistiky, případně cykloturistiky, bude letošní letní počasí přát. A tak jsme se rozhodli nabídnout vám základní informace o možnostech cestování vlakem do Krkonoš, které se řadí k nejoblíbenějším českým horám mezi našimi i zahraničními turisty.**

Pro takovou cestu je vhodné využít některého z přímých spojů do Trutnova.

Jedná se zejména o:

– **ranní rychlík Ůpa, odjezd z Prahy hl. n. v 6.10 hod.** (Praha-Vysočany 6.20, Hradec Králové 8.03), příjezd do Trutnova hl. n. v 9.28 hod. Jezdí denně, staví rovněž ve větších stanicích v úseku Praha – Hradec Králové;

– **odpolední expres Krakonoš, odjezd z Prahy-Smíchova ve 14.28, z Prahy hl. n. ve 14.48 hod.** (Hradec Králové 16.17), příjezd do Trutnova hl. n. v 17.40 hod., jezdí denně kromě soboty, nejede 5. 7., všechny stanice v úseku Praha – Hradec Králové projíždí;

– **posilový páteční rychlík, odjezd z Prahy hl. n. ve 13.47** (Praha-Vysočany 13.57, Hradec Králové 15.22), příjezd do Trutnova hl. n. v 16.48 hod., jezdí pouze v pátek, nejede 28.10., všechny stanice v úseku Praha – Hradec Králové projíždí;

– **spěšné vlaky z Hradce Králové, odjezdy ve 12.03, 14.00, 18.01, 20.05 hod.,** jezdí denně, doba jízdy 1 hod 20 min.

Z Trutnova hl. n. lze pokračovat vlakem soukromé železniční společnosti Vi-amont do Svobody nad Úpou nebo au-

tobusovými spoji do dalších středisek (autobusová nádraží jsou v Trutnově i ve Svobodě nad Úpou v sousedství vlakového nádraží).

A protože jsme přesvědčeni, že vás cesta do přírody vlakem nezklame, nabízíme vám také přehled vybraných spojů pro cestu zpět, z Krkonoš. Pokud jste se tedy rozhodli využít pro návrat opět železnice, je výhodné využít některého z následujících spojů z Trutnova:

– **spěšný vlak do Hradce Králové, odjezdy v 8.25, 10.34, 16.38, 18.40 hod.,** jezdí denně;

– **expres Krakonoš v 6.40 hod.,** příjezdy: Hradec Králové 7.59, Praha hl. n. 9.28, Praha-Smíchov 9.47 hod., nejede v neděli (jezdí v pracovní dny a soboty), jede však také 5. 7., 28. 9., 28. 10., 17. 11., z Hradce Králové pokračuje bez zastávky do Prahy hl. n. a Prahy-Smíchova;

– **rychlík Ůpa ve 12.33 hod.,** příjezdy: Hradec Králové 13.58, Praha-Vysočany 15.47, Praha hl. n. 15.57 hod., Praha-Smíchov 16.27 hod., vlak dále pokračuje do Plzně a Chebu, jezdí denně, staví ve všech větších stanicích v úseku Hradec Králové – Praha;

– **nedělní posilový rychlík Trutnov v 17.47 hod.,** příjezdy: Hradec Králové 19.11, Praha-Vysočany 20.47, Praha hl. n. 20.57 hod., jezdí pouze v neděli, staví ve všech větších stanicích v úseku Hradec Králové – Praha.

Přímé vlakové spojení vede také do oblasti západních Krkonoš a Jizerských hor. Z Prahy hl. n. např. rychlíkem v 9.13 nebo ve 13.27 hod. dorazíte po třech hodinách jízdy rychlíkem bez přestupu do Tanvaldu. Odtud navazují další

spoje do Kořenova a Harrachova či směrem na Smržovku a Josefův Důl.

**Co možná nevíte?**

Při cestách za rekreací či turistikou je mnohdy výhodné využít některé ze slev, nabízených Českými drahami. Aktuální může být zejména sleva pro skupiny (lze ji uplatnit pro 2 až 30 cestujících). Pro krátký jednodenní sobotní či nedělní rodinný výlet doporučujeme jízdenku SONE+. Zajímavá je také nabídka integrované síťové jednodenní jízdenky LIBNET+ pro Liberecký kraj, kterou lze využít i na několika tratích vedoucích Krkonošemi. Jízdenka platí také pro vybrané spoje v příhraničních oblastech sousedních států (Německo, Polsko).

Více se o uvedených slevách dočtete na jiném místě tohoto vydání, podrobnější informace naleznete na internetové adrese [www.cd.cz](http://www.cd.cz), případně [www.cd.cz/libnet](http://www.cd.cz/libnet), [www.cd.cz/sonet](http://www.cd.cz/sonet).

**A ještě alespoň několik základních informací pro cykloturisty:**

Ve většině spojů je za stanovených podmínek umožněna přeprava kol, a nejen to, např. právě Tanvald je jednou ze železničních stanic, kde je již delší dobu v provozu půjčovna jízdních kol ČD. Podrobnější informace opět naleznete uvnitř tohoto vydání, případně na [www.cd.cz/pujcovnykol](http://www.cd.cz/pujcovnykol).

Dodejme, že cesta vlakem je bezpečná, nezávislá na hustotě silničního provozu a že vám s ní odpadnou starosti s parkováním. Tak tedy, zkuste to a využijte služeb Českých drah i při cestách za letní rekreací či turistikou. Třeba právě do Krkonoš.

*Pro základní představu o cenách jízdného a významu uplatňování slev uvádíme následující tabulku:*

Z - DO	Cena jízdného				
	obyčejné	s využitím karty Z	s využitím kilometrické banky	s využitím slevy pro skupiny	
				pro 5 osob (průměrně pro 1 osobu)	pro 10 osob (průměrně pro 1 osobu)
Praha - Tanvald	162,-	100,-	86,-	350,- (70,-)	600,- (60,-)
Praha - Trutnov	224,-	138,-	120,-	483,- (97,-)	828,- (83,-)

## NÁŠ TIP

Náš dnešní tip není tentokrát pozváním do konkrétního místa, je spíše výzvou, a věřím, že lákavou výzvou k návštěvě internetových stránek Českých drah i k zamyšlení nad jejich nabídkami. Dobře zvolený výběr nabídek ČD, spojený třeba s možností přepravy či zapůjčení kol, využití některé z nabízených slev, to vše poskytuje (nejen) v oblasti Krkonoš celou řadu zajímavých kombinací, od náročnějšího aktivního odpočinku v přírodě až po poznávací rodinné výlety za pamětihodnostmi a historií.

Bližší informace o cestování vlakem získáte na našich internetových stránkách ([www.cd.cz](http://www.cd.cz)) a v ČD centrech, případně na bílé informační lince 840 112 113.



## Co jste nám také napsali

### Koridory s pochvalou...

Železniční koridory, rekonstruované výpravní budovy na jejich trasech, soupravy z rekonstruovaných vozů ve vlacích kategorie EC a IC, úroveň a vystupování vlakových čt a kvalita gastronomických služeb v těchto vlacích, opravené výpravní budovy a drážní zařízení na regionálních tratích, elektrické jednotky pro příměstský provoz řady 471 a především zahájení zkušebního provozu elektrická jednotka řady 680 (pendolino) s cestujícími, lepší podmínky pro cestování osob se zdravotním handicapem, sleva SONE+, rostoucí počet ČD center a lepší informovanost – to se v anketních odpovědích na naši otázku z minulého vydání magazínu objevuje nejčastěji mezi příklady, co se na Českých drahách zlepšilo.

Stále na stejné úrovni, až na výjimky, zůstává podle vašich názorů, vyjádřených v anketních odpovědích, nižší kultura cestování, skladba a (ne)čistota souprav se zastaralými vozy v regionálních vlacích a rychlících, nepřehledný systém slev, nepřipoje atd. Naopak zhoršení je patrné na chátrajících starých nádražních budovách, tomu odpovídá i klesající úroveň služeb v nádražních prostorách. Stejný názor máte na zastaralost souprav a doslova příšerný vzhled posprejovaných interiérů vozů a vozových skříní. Jako zhoršení označujete všudypřítomné bezdomovce ve vestibulech stanic, špinavá WC v regionálních vlacích a ve starších nádražních budovách.

Jen necelá dvacítko respondentů vnímá zlepšování služeb Českých drah již dlouhodobě a přibližně stejná skupina naopak tvrdí, že se nezměnilo vůbec nic. Několik anketních lístků, které obsahují dotazy, předáváme odpovědným zaměstnancům ČD k vyjádření.

#### Závěrem několik úryvků:

*Stále častěji se při jízdách ve vlacích setkávám s nově opravenými vozy, i čistota ve vlacích se postupně zlepšuje. Do budoucna bych očekával rychlejší odbourávání nepohodlných, koženkou potažených sedaček. Další výrazné zlepšení spatřuji*

*v kvalitě obsluhy vlakovým personálem. Setkávám se s velkou vstřícností, slušností a ochotou vlakového personálu. Každý máme spoustu svých starostí a vlídná tvář milé paní průvodčí či průvodčího může cestujícího pohladit po srdci a vyvolat prudké zlepšení nálady.*

**Ing. Jindřich Peřina, Olomouc**

*Vlaky nejezdí zpožděné. Je mi 81 let, manžel pracoval celý život na dráze a jezdili jsme hodně. Dobře si pamatuji, když nádražní rozhlas hlásil zpoždění vlaku minuty, ale někdy i hodiny a nebo to, že je opožděn na neurčito. To dnes již není a pokud se vlak opozdí o nějakou minutu, tak se nádražním rozhlasem železnice omluví. Dřív nebylo na vlak spolehnoutí, cestování s přestupy bylo rizikem. To teď už vůbec neplatí a to je dobře.*

**Vlasta Benhartová, Kolín**

*Dříve jezdily osobní vlaky Pardubice – Praha a některé až z České Třebové. Dnes jsou nutné častější přestupy. To není příjemné. Mám také pocit, že se zmenšil počet přípojů mezi osobními vlaky a rychlíky. Dříve byl snad od každého osobního vlaku v Pardubicích nějaký přípoj požadovaným směrem. Dnes už to mnohdy není pravda. Při cestě zpět jezdí přímé osobní vlaky jen do Přelouče...*

**Hana Klepetková, Chvaletice**

*Zlepšení: propagace „cestování po železnici“. Stejný stav: čistota vagonů rychlíků, které nejsou kategorie IC a EC. Zhoršení: Nikde!*

**Tomáš Zdráhal, Olomouc**

*Pochválil bych: slušnou úroveň rychlíků, jejich frekvenci na hlavních tratích a čistotu v nich. Některé slevy jízdného, zejména SONE+, skupinová i karta Z. Krásně opravené nádražní budovy s nástupišti na mnoha místech a v mnoha případech i ochotu personálu ČD. A co je stejné jako dřív? Neslušná cestující, kteří kouří na nástupištích...*

**Ing. Vítězslav Juras, Strážnice**

*Stejný stav (téměř žádné zlepšení) je patrný u jazykových znalostí pokladních, které nejsou schopné se domluvit s cizinci. Je to velmi ostudné, pokud takoví lidé pracují i na hlavním nádraží v Praze, kde si denně kupuje lístek nespočet cizinců (a nejedná se jen o mezinárodní přepravu)!*

**Sylva Chromcová,  
Ostrava-Poruba**

## Čtenářská anketa

### Jaké máte zkušenosti ze sociálních zařízení na nádražích?

Drtivou většinu nádražních toalet už sice neprovozují České dráhy, ale soukromé firmy na smluvním základě. To ovšem nic nemění na tom, že jejich úroveň významně ovlivňuje mínění cestující veřejnosti o celkové úrovni kultury cestování na železnici. Zajímalo by nás především, ve kterých stanicích mají tato zařízení, podle vašeho názoru, vyhovující kvalitu, kde jsou naopak ve špatném stavu nebo například kde podnikatelé ani v rekonstruovaných prostorách neposkytují odpovídající služby.

Pokud chcete být zařazeni do slosování, odešlete své odpovědi nejpozději **do 25. července 2005** na adresu redakce:

**České dráhy, a. s.,  
generální ředitelství,  
redakce týdeníku Železničář  
(ČD pro Vás)**

**nábř. Ludvíka Svobody 12  
110 15 Praha 1**

nebo pište na e-mailovou adresu:  
balikova@gr.pha.cd.cz

#### Vítězové ankety

Z 203 zařazených anketních odpovědí na minulou otázku – **U kterých služeb v železniční osobní přepravě jste v posledních dvou letech zaznamenali zlepšení, stejný stav anebo naopak zhoršení?** – (odeslaných ke stanovenému datu uzávěrky a obsahujících adresu odesílatele), jsme 3. května vylosovali pět nových držitelů kilometrické banky na 2000 km.

Losování se zúčastnili JUDr. Martin Václavík z odboru právního GR ČD, Ing. Jitka Kocyanová z odboru osobní dopravy a přepravy GR ČD a zástupci týdeníku Železničář (magazínu ČD pro Vás).

#### Díky šťastnému losu získávají kilometrickou banku na 2000 km:

Blanka Davidová, Praha 3, Jiří Náhlavský, Semily II, Ondřej Novotný, Louny, Stanislav Šlajer, Holýšov, a Jaroslav Gomola, Karviná - Mizerov.

**Všem vylosovaným  
blahopřejeme!**

# Přeprava jízdních kol na železnici

**Přestože se to někomu může zdát poněkud nezvyklé, výrazný rozvoj cykloturistiky v posledních letech ovlivnil také železnici. Aktuálním tématem se stala zejména přeprava jízdních kol.**

Věříme, že následující přehledné informace dobře poslouží všem, kteří mají právě o tuto službu Českých drah zájem.

**Jízdní kolo lze ve vlacích přepravit dvěma způsoby:**

**1. Přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla,** která je nejrozšířenějším a nejoblíbenějším způsobem přepravy jízdního kola.

Nakládku a vykládku kola si cestující zajišťuje sám, kolo má po celou dobu přepravy pod svým dohledem a zodpovídá za bezpečnou manipulaci s ním.

Taková přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla je umožněna

– **ve vlacích označených v jízdním řádu v hlavičce spoje** pod číslem vlaku **symbolem „jízdní kolo“** (🚲). Do těchto vlaků jsou zařazeny speciálně upravené vozy označené rovněž symbolem jízdního kola.

V takto označených osobních vlacích, spěšných vlacích (**Sp**) a rychlících (**R**) činí cena přepravy jednoho kola v jednom vlaku 20 Kč; při přestupu je tedy třeba znovu zaplatit.

Mezi tímto způsobem označenými spoji naleznete i některé vybrané vlaky vyšší kvality (**EC** a **IC**). Při jejich využití je však třeba si pro přepravu jízdního kola na území České republiky zakoupit rezervaci, která automaticky zahrnuje i rezervaci místa cestujícího, a to v celkové částce 50 Kč.

– **v neoznačených osobních a spěšných vlacích v omezené míře,** a to **pouze na prvním a posledním představku** (první a poslední dveře) **soupravy,** kde mohou být umístěna nejvýše dvě jízdní kola, pokud neohroží bezpečnost cestujících. O skutečném počtu kol a jejich umístění rozhoduje obsluha vlaku.

V těchto osobních a spěšných vlacích činí cena přepravy jednoho kola v jednom vlaku 20 Kč; při přestupu je tedy třeba znovu zaplatit.

**Poznámka:** Jako spoluzavazadlo nelze přepravit tandemové nebo vícemístné kolo.

**2. Přeprava jízdního kola s využitím služby „úschova během přepravy“** je umožněna **ve vlacích, které jsou v jízdním řádu v hlavičce spoje** pod číslem vlaku **označeny symbolem „kufr“** (🧳), kterým je rovněž označen služební vůz nebo oddíl, kde lze kolo uschovat.

Také v tomto případě si nakládku a vykládku kola zajišťuje cestující sám, včetně případné manipulace s ním při přestupu na další spoj. Kolo je však během přepravy pod dozorem zaměstnance ČD.

Cestující kolo předá zaměstnanci ČD přímo u vlaku a také si ho zde i vyzvedne.

Jízdní kola jsou přijímána až do vyčerpání kapacity služebního vozu nebo oddílu.

Za tuto službu zaplatíte opět 20 Kč za úschovu jednoho kola v jednom vlaku, při přestupu je tedy třeba znovu zaplatit.

Vedle vnitrostátní přepravy můžete této služby za stejných podmínek a ceny rovněž využít ve vyjmenovaných přírodních vlacích směrem na Slovensko, a to: IC 120/121 Košičan, R 234/235 Amicus, R 240/241 Vsacan, R 374/375 Pannonia, R 376/377 Devín, R 420/421 Excelsior, R 422/423 Cassovia, R 432/433 Beskyd, R 436/437 Kysuca.

Použije-li cestující více spojů během cesty, je pochopitelně na jeho uvážení, kterou z poskytovaných služeb v dalším spoji využije (není-li již vyčerpána některá z možností s ohledem na kapacitu).

V mnoha případech se vyplatí využít pro jízdní kolo **kombinovaného dokladu**, který umožňuje v době jeho platnosti opakovaně (libovolně) využívat pro přepravu kola jak vlaky s přepravou spoluzavazadel, tak vlaky s službou úschovy během přepravy, navíc včetně možnosti využít bez dalších poplatků úschovnu ČD ve stanicích, které ji provozují. Cena dokladu s dvoudenní platností činí 60 korun, třídní doklad pořídíte za 120 a pětidenní za 160 korun, týdenní pak za 200 korun a jeho platnost není závislá na platnosti jízdního dokladu.

Spoje umožňující přepravu kol můžete vyhledat v tištěném jízdním řádu i v elektronickém jízdním řádu na internetu.

Všem příznivcům cykloturistiky doporučujeme navštívit naše internetové stránky [www.cd.cz](http://www.cd.cz), kde naleznou v nabídce služeb celou řadu dalších zajímavých a aktuálních informací. Mimo jiné také o půjčovnách kol Českých drah ([www.cd.cz/pujcovnykol](http://www.cd.cz/pujcovnykol)). O této rozvíjející se službě Českých drah se více dočtete na jiném místě tohoto vydání.



Foto: Ivan SKULINA

# Půjčovny jízdních kol

## Českých drah

České dráhy poskytují v turisticky atraktivních regionech novou službu – **půjčovnu jízdních kol**. Jednoduše a bez starostí o své kolo přijedete vlakem do centra oblíbených cykloturistických oblastí a přímo na nádraží si můžete vypůjčit kolo.

Kolo si můžete v půjčovně rezervovat už předem – telefonicky nebo prostřednictvím internetu. Chcete-li si potom ulehčit cestu, můžete si vypůjčené kolo **bezplatně** přepravit vlakem po vybraných železničních tratích blíže k cíli vaší cesty využitím služeb Českých drah „přeprava spoluzavazadel“ nebo „úschova během přepravy“. **Zdarma** si také můžete kolo uschovat ve všech stanicích na vybraných tratích. Po celodenním výletu za poznáním krás naší přírody a kulturních památek nemusíte kolo vracet na místo, kde jste si ho vypůjčili – lze ho jednoduše vrátit i v jiných vyjmenovaných stanicích, kam opět můžete dojet vlakem bez placení přepravného za vypůjčené kolo.

### VYPŮJČIT SI KOLO JE JEDNODUCHÉ

Vypůjčení kola je velmi snadné – stačí předložit dva své osobní průkazy (např. občanský průkaz, řidičský průkaz, pas apod.) pro sepsání nájemní smlouvy, složit zálohu za vypůjčené kolo (500 nebo 1000 Kč) a zaplatit půjčovné (100 až 200 Kč za den). Záloha vám bude vrácena zpět při vrácení kola, a to i v jiných vyjmenovaných stanicích než tam, kde jste si kolo vypůjčili.

**Půjčovny kol Českých drah jsou v provozu každoročně od 1. dubna do 31. října.**

Výhody této služby:

- nemáte starostí s přepravou kola na místo výletu
- ušetříte za přepravu kola do místa výletu
- po vybraných železničních tratích můžete vypůjčené kolo přepravovat zdarma
- kolo můžete zdarma uschovat v úschovných zavazadel Českých drah
- kolo můžete vrátit v jiném místě, než jste si ho vypůjčili
- kolo si v půjčovně můžete předem rezervovat



Foto: Ivo ŠTECHA

■ nízké ceny půjčovného (50 až 200 Kč)  
**Půjčovny kol Českých drah**  
**naleznete v těchto oblastech:**

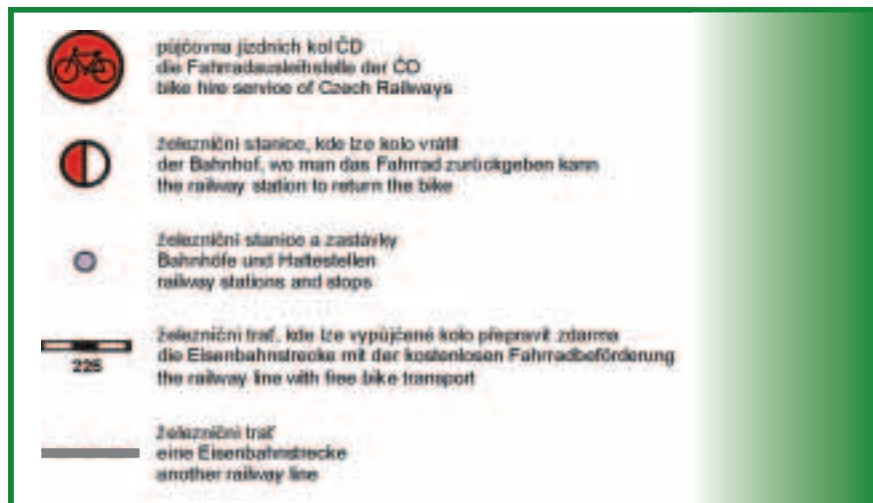
- **Jižní Čechy** – Tábor, Veselí nad Lužnicí, Jindřichův Hradec, Třeboň a České Velenice
- **Český ráj a Tanvaldsko** – Turnov, Tanvald a Jičín
- **Východní Čechy** – Česká Skalice
- **Litovelské Pomoraví** – Olomouc hl. n., Litovel-předměstí
- **Moravskoslezské Beskydy** – Frenštát pod Radhoštěm, Ostravice

Všechny půjčovny kol ČD jsou vybaveny kvalitními trekkingovými koly s odborně prováděným servisem. Další informace vám rádi sdělí zaměstnanci našich půjčoven nebo je naleznete na internetových stránkách [www.cd.cz/pujcovnykol](http://www.cd.cz/pujcovnykol).

**Jak si kolo vypůjčím?**

- předložím dva své osobní průkazy
- uzavřu nájemní smlouvu
- složím zálohu za vypůjčení kola
- zaplatím půjčovné

... a vyrazím na cestu!



**JIŽNÍ ČECHY**

**Záloha za vypůjčení kola:**

- záloha za jedno kolo ... 500 Kč

**Ceny půjčovného za jedno kolo:**

- do 3 hodin ... 50 Kč
- do 6 hodin ... 100 Kč
- do 12 hodin ... 150 Kč
- do 24 hodin ... 200 Kč

**Půjčovny kol ČD v jižních Čechách**

Železniční stanice **České Velenice**  
 Skladník přepravy ČD  
 Pondělí až neděle 6.10 – 18.25 hodin  
 tel. 972 545 744  
 e-mail: [RBenda@opr.plz.cd.cz](mailto:RBenda@opr.plz.cd.cz)

Železniční stanice **Jindřichův Hradec**  
 ČD centrum  
 Pondělí až neděle 6.10 – 18.30 hodin  
 tel. 972 552 391  
 e-mail: [Kostkova@opr.plz.cd.cz](mailto:Kostkova@opr.plz.cd.cz)

Železniční stanice **Třeboň**  
 Osobní pokladna ČD  
 Pondělí až neděle 7.00 – 18.00 hodin  
 tel. 972 552 654  
 e-mail: [IEnglichova@opr.plz.cd.cz](mailto:IEnglichova@opr.plz.cd.cz)

Železniční stanice **Veselí nad Lužnicí**  
 Osobní pokladna ČD  
 Pondělí až neděle 5.40 – 21.00 hodin  
 tel. 972 552 133  
 e-mail: [IEnglichova@opr.plz.cd.cz](mailto:IEnglichova@opr.plz.cd.cz)

Železniční stanice **Tábor**  
 Zavazadlová pokladna ČD  
 Pondělí až neděle 7.00 – 18.20 hodin  
 tel. 972 552 916  
 e-mail: [MVodak@opr.plz.cd.cz](mailto:MVodak@opr.plz.cd.cz)

**ČESKÝ RÁJ A TANVALDSKO**

**Záloha za vypůjčení kola:**

- záloha za jedno kolo ... 1000 Kč

**Cena půjčovného za jedno kolo:**

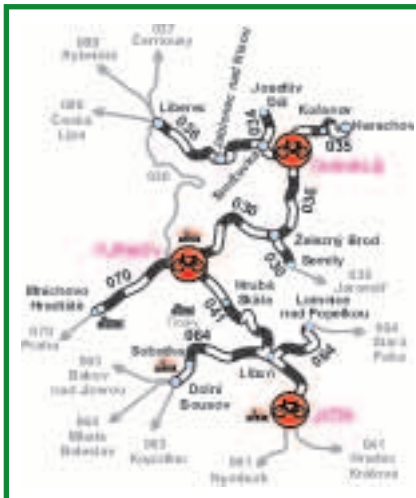
- na jeden den ... 150 Kč

**Půjčovny kol ČD v Českém ráji a Tanvaldsku:**

Železniční stanice **Turnov**  
 Informační centrum ČD  
 Pondělí až neděle 7.30 – 18.00 hodin  
 tel. 972 366 200  
 e-mail: [cdinfo.turnov@sendme.cz](mailto:cdinfo.turnov@sendme.cz)  
 Mimo pracovní dobu infocentra ČD zajistí informace a rezervace osobní pokladna ČD.  
 tel. 972 366 470



Jižní Čechy – mapa tratí s bezplatnou přepravou vypůjčených kol



Český ráj a Tanvaldsko – mapa tratí s bezplatnou přepravou vypůjčených kol



Foto: ARCHIV

Železniční stanice **Jičín**  
Osobní pokladna ČD  
Pondělí až neděle 7.30 – 18.00 hodin  
tel. 972 344 483  
e-mail: ZSTJINvypravci@opr.pce.cd.cz

Železniční stanice **Tanvald**  
Osobní pokladna ČD  
Pondělí až neděle 6.00 – 17.00 hodin  
tel. 972 364 356  
e-mail: pavlicek@opr.pce.cd.cz

### VÝCHODNÍ ČECHY

**Záloha za vypůjčení kola:**  
■ záloha za jedno kolo ... 1000 Kč

**Cena půjčoveného za jedno kolo:**  
■ na jeden den ... 150 Kč

**Půjčovny kol ČD ve východních Čechách:**  
Železniční stanice **Česká Skalice**  
Osobní pokladna ČD  
Pondělí až neděle 7.30 – 18.00 hodin  
tel. 972 343 063  
e-mail: ZSTNADmankan@opr.pce.cd.cz

### LITOVELSKÉ POMORAVÍ

**Záloha za vypůjčení kola:**  
■ záloha za jedno kolo ... 1000 Kč

**Cena půjčoveného za jedno kolo:**  
■ na jeden den ... 100 Kč

**Půjčovny kol ČD v Litovelském Pomoraví:**  
Železniční stanice **Olomouc hl.n.**  
ČD centrum  
Pondělí až neděle 7.00 – 19.00 hodin  
tel. 972 740 436  
e-mail: OLC@CDcentrum.cd.cz

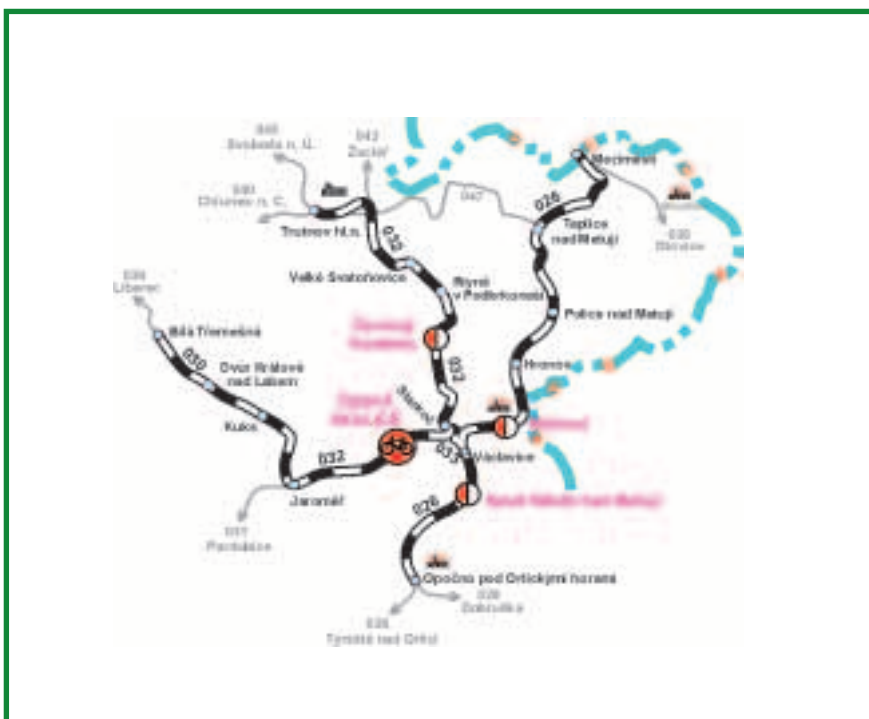
Železniční stanice **Litovel-předměstí**  
os. pokladna ČD  
Pondělí až neděle 7.00 – 19.00 hodin  
tel. 972 740 436  
e-mail: OLC@CDcentrum.cd.cz  
*Jízdní kolo lze vrátit pouze v železniční stanici, kde bylo zapůjčeno!*

### MORAVSKOSLEZSKÉ BESKYDY

**Záloha za vypůjčení kola:**  
■ záloha za jedno kolo ... 1 000 Kč  
**Cena půjčoveného za jedno kolo:**  
■ na jeden den ... 100 Kč

**Půjčovny kol ČD v Moravskoslezských Beskydách:**  
Železniční stanice **Frenštát pod Radhoštěm**  
os. pokladna ČD  
Pondělí až neděle 8.00 – 17.30 hodin  
tel. 558 692 400  
e-mail: FRM@CDcentrum.cd.cz

Železniční stanice **Ostravice**  
os. pokladna ČD  
Pondělí až neděle 7.30 17.30 hodin  
tel. 558 692 400  
e-mail: FRM@CDcentrum.cd.cz  
*Jízdní kolo lze vrátit pouze v železniční stanici, kde bylo zapůjčeno!*



Východní Čechy – mapa tratí s bezplatnou přepravou vypůjčených kol

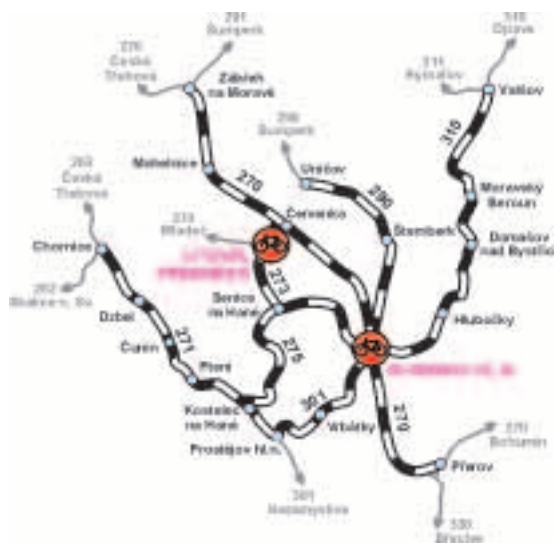


Připravil  
 Ing. Jiří KREJČÍ,  
 odbor osobní  
 dopravy a přepravy  
 GŘ ČD, a.s.

Foto: ARCHIV (2x)



Moravskoslezské Beskydy – mapa tratí s bezplatnou přepravou vypůjčených kol



Litovelské Pomoraví – mapa tratí s bezplatnou přepravou vypůjčených kol



## provensálským venkovem

Francie patří mezi turisticky nejatraktivnější země v Evropě. Nabízí cestovatelům i lidem toužícím po odpočinkové dovolené řadu možností v několika oblastech. Určitě nejznámější a v létě nejvyhledávanější je pobřeží Středozemního moře, tzv. Francouzská riviéra.

Ten, kdo však netouží celou dovolenou strávit na pláži, obdivovat jachty, navštěvovat butiky a kasina, ať se od pobřeží vydá pár desítek kilometrů severně. Dostane se do Provensálska, do kraje, jehož barevnost již dávno okouzila řadu malířů – modré nebe, fialové lány levandule, žluté, oranžové a modré fasády domků, jejich zajímavé balkony, a to vše prozářené zlatým sluncem. Je zde v průměru 300 slunečných dnů v roce. Celé dny se můžete projíždět po venkovských silničkách a nasávat vůni levandulových polí a večer usínat pod širákem na loukách provoněných rozmarýnem, tymiánem, myrtnou a užívat si koncertu cikád.

### TADY ŽIL PAUL CÉZANNE

Pokud vyjždíme od pobřeží, tak je nejlepší začít cestu ve městě **Aix-en-Provence** s počtem obyvatel téměř 140 tisíc. Toto typické provensálské město s malými pitoreskními uličkami, hotýlky, hospůdkami a kavárnami ve stínu platanů je mimo jiné rodištěm post-impressionisty Paula Cézanna. Na třídě nesoucí jeho jméno se nachází ateliér ve stavu, v jakém ho opustil v roce 1906. Do Aix jezdí vlaky TGV (2 h 50 min. do Paříže, 1 h 20 min. do Lyonu). Meziná-

rodní letiště se nachází 25 km od centra, autem je to sotva 30 km z Marseille a 175 km z Nice.

Z Aix je to něco přes 70 km severozápadně po silnici N7 do **Avignonu**, čítajícího na 86 tisíc obyvatel. Projedeme-li jednou z několika bran jedinečně zachovalých hradeb, spatříme středověké sídlo



Most St. Bénézet přes řeku Rhônu v Avignonu

papeže – Papežský palác postavený ve 14. století, jež je hlavní turistickou atrakcí města. Na nádvoří před palácem se pravidelně v období od 10. července do začátku srpna koná divadelní festival. Účinkujícími jsou většinou mladí umělci, herci a komedianti z různých divadelních škol a spolků z celé Evropy.

### SUR LE PONT D'AVIGNON

Na severním konci náměstí je tzv. Malý papežský palác, který skrývá sbírku převážně italských renesančních děl ze 13. až 16. století. Na řece Rhôně se nachází románský most z 12. století Saint-Bénézet, který je všem znám díky známé dětské říkance. Původně 900 m dlouhý

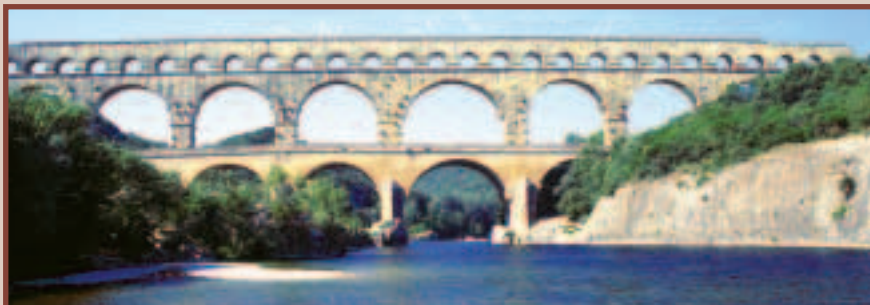
most spojoval Avignon s Villeneuve-lès-Avignon až do 17. století, než byl stržen povodní. V dnešní době tudíž plní pouze funkci turistického lákadla. Ještě si vyšlápněte točitou cestu do parku Rocher des Doms obklopeného hradbami, ze kterých se nám naskýtá krásný pohled na údolí Rhôny. I v Avignonu zastavuje vlak TGV na lince Paříž – Marseille (2h 40 min. do Paříže a 30 min. do Marseille).

Ještě než se vydáme na provensálský venkov, nemůžeme si nechat ujít památku zařazenou na seznam světového dědictví UNESCO. 26 km západně od Avignonu se přes řeku Gard tyčí třípatrový akvadukt **Pont du Gard** postavený Římany v roce 19 před Kristem. Je vysoký 49 metrů, dlouhý 275 metrů a byl součástí vodovodního systému vedoucího do města Nîmes. Most přitahuje každoročně na 2 miliony turistů, a proto bylo na levém břehu spolu s velkým parkovištěm postaveno velké informační a turistické centrum. Pravý břeh Gardu je o něco klidnější a hlavně se zde můžete vykoupat v průzračně čisté vodě.

Ale nyní už zamířme na typický provensálský venkov. Vyjedeme na východ od Avignonu po silnici N 100 a zhruba



Papežský palác v Avignonu



Akvadukt Pont du Gard mezi Avignonem a Nîmes

po 40 km dojedeme do města **Gordes**. Toto městečko s pevností vděčí za svůj šarm nádherné poloze. Ulice s pískovcovými bílými domy se stáčí do vrchu ve spirále podél skal. Na jejich vršku se nachází kostel s pevností, zhlížející na protější straně kopců Luberonu. V pevnosti se kromě městské radnice nachází také muzeum vlámského malíře Pola Mary.

### PERLA LUBERONU

Z Gordes je to již jen přes kopec na sever k dalšímu významnému turistickému a církevnímu skvostu. Vtisknut na dno údolí a obklopen nádhernými levandulovými poli je **klášter Sénanque** opravdovou perlou kraje zvaného Luberon. Tento klášter zasvěcený Panně Marii byl postaven již ve 12. století a je živoucím svědectvím cisteriánské architektury. Přestože je turistickou atrakcí, poskytuje stále útočiště cisteriánským mnichům. I tak je možné si tento církevní skvost prohlédnout i zevnitř. Turisté mohou navštívit křížovou chodbu – ambit, kapli, kapitulní sál, pracovní dílnu a mnišskou společnou ložnici, která pojme na 30 nocležníků.

Město **Apt** (50 km východně od Avignonu) v departmentu Vaucluse je výchozím místem do oblasti **Národního parku Luberon**. Samotné město situované v srdci národního parku si získalo své renomé díky kvalitě gourmetských výrobků. Znalci to vědí a nenechají si každou sobotu ujít vyhlášené proven-



Město Gordes v Luberonu

sálské trhy s mnoha barevnými stánky, v nichž se prodávají místní výrobky všech barev, chutí i vůní.

Městečko se dále pyšní zbytky hradeb s věží, katedrálou Svaté Anny, archeologickým muzeem a informačním střediskem N. P. Luberon. Na náměstíčkách, kterým dominují mnohaleté platany a kde nás upoutají krásné barokní fontá-



Klášter Sénanque

ny si vychutnáváme pastis, rybízový aperitiv kir nebo kávu a pozorujeme přitom místní staříky, jak lamentují rukama, přeměřují provázkem a hádají se nad každým milimetrem v pétanque.

Národní park se nachází na klimatickém rozhraní mezi Alpami a Středomořím a rozkládá se na 165 000 hektarech. Poskytuje útočiště rozmanité fauně a flóře, na jeho území žije přes 160 000 obyvatel a je součástí kulturního a architektonického dědictví celé Francie. V roce 1997 byl Národní park Luberon oficiálně přijat organizací UNESCO do světové sítě biosférických rezervací.

Provence zde naplno využívá síly svého charakteru – teplého klimatu a průzračného vzduchu, modro-fialových brázd levandule spolu se zelení středozemních lesů, třípytíových barev okrových útesů, bělosti vápencových skal, olivového háje a meruňkových sadů.

### OKROVÉ LOMY

Městečko **Roussillon** (7 km od Apt) se rozkládá v srdci jednoho z největších ložisek okrové hlíny na světě. Patří mezi nejokouzelnější městečka nejen Provence, ale i celé Francie, a proto si jistě zaslouží naši pozornost. Proslavilo se krásnými útesy a okrovými lomy. Od prvních kroků jsme uneseni jeho šarmem a atmosférou.

Touláme se spleť uliček a malých náměstíček. Fasády domů dokreslují svou barvou úžasnou podívanou. Vděčí za svoji barevnost právě okru, který je na nich zastoupen mnoha odstíny od žluté, po růžovou a tmavě rudou, až k tmavě fialové. Míjíme řadu řemeslnických dílen a obchůdků malířů, hrnčičů a sochařů, jejichž umění je právě spojeno s okrem. Od horkého odpoledního slunce si odpočineme ve stínu platanů nebo v některé z mnoha restaurací, kde můžeme oce-

nit gastronomické umění šéfkuchařů, kteří prosluli svým kulinářstvím po celém okolí.

Dalším významným městečkem v Luberonu je **Rustrel** (10 km severovýchodně od Aptu). Tyčí se na úpatí Albionské plošiny v Luberonu. Dominuje mu zámek ze 17. století, v jehož křídle se nachází i radnice. Městečko si ale rozhodně zaslouží zájždku hlavně kvůli úžasným okrovým útesům, kterým se zde říká „**Provensálské Colorado**“. Četné stezky, které začínají za Rustrelem ve směru k vesničce Gignac, nás zavedou k neuvěřitelným skalnatým útvarům okrové a zlatavé barvy a k pohádkovým rudým komínům, které majestátně vystupují ze středomořské vegetace.

Těžba železné rudy, započatá zde před více než stoletím, umožnila Rustrelu, aby se stal jedním z důležitých výrobních center a ovlivnil tak průmyslovou revoluci





Městečko Roussillon

v Provensálsku. Dnes, po dlouhé době snižování těžby, se tento proces chýlí ke konci a uvolňuje místo turistům obdivujícím přírodní palety barev a útvary, které každému návštěvníkovi musí uçarovat.

### KOZÍ SÝRY I LEVANDULE

Z Luberonu zamíříme na východ po silnici N100 směrem na Manosque a po levandulové silnici do nížiny **Valensole**, kde se pokocháme krásou levandulových polí. Cestou míjíme odbočky do polí s nápisy „produits régionaux“. Jde převážně o rodinné farmy s prodejem místních domácích produktů: různé druhy sýrů, včetně kozího, mléko, med z levandule, meruňky, broskve, levandulové snopky nebo sáčky aj.

Výběr sortimentu závisí samozřejmě na období. Levandule se sklízí ve Valensolu zhruba ke konci července, ovšem záleží na nadmožské výšce, expozici a délce slunečního svitu. Po sklizni se konají po městečkách levandulové dožínky, během nichž chodí průvodci, předvádějí se alegorické vozy a jí se, pije a hoduje jako v pohádce.

### GRAND CANYON DU VERDON

Odtud je to už jen kousek na východ do turisticky velmi navštěvované oblasti, jímž je **Grand Canyon du Verdon**, což je druhé nejhlubší kaňonovité údolí v Evropě (po kaňonu řeky Tary v Černé Hoře). Pokud jedete ke kaňonu z voňavého Valensolu a z městečka Moustiers Sainte Marie, tak první, co spatříte, je nádherné tyrkysově jezero **Sainte Croix**. V českém překladu jezero „Svatého kříže“ nabízí možnost koupání ve vyhřáté vodě a romantické plavání mezi vysokými masívy kaňonu. Při hraně kaňonu je možné si zapůjčit kánoe a šlapadla. Vody je ovšem v kaňonu v letních měsících poměrně málo.

Velký kaňon řeky Verdon se nachází v podhůří Přímožských Alp, 65 km severozápadně od Cannes. Svými rozměry, strmostí stěn a divokostí okolní přírody předčí jakoukoli představu každého turisty a patří k nejdramatičtějším přírodním scénériím v Evropě. Temně zelená řeka Verdon se vine na dně hlubokého údolí s narušenými skalami a kuželovitými vrcholy. Jeho hloubka dosahuje 250 až 700 m, šířka při dně až 100 m, při horním okraji 200 až 1500 m a je dlouhý 21 km.

Jedna jeho část byla zpřístupněna pěším turistům, kteří podstoupí náročnou pětihodinovou túru od chaty la Maline do Point Sublime. Ovšem i samotné vyhlídky ze speciální vyhlídkové silnice podél kaňonu vám budou brát dech. Na několika místech podél silnice se dá zastavit, ale k nejlepším vyhlídkovým bodům na této doporučené okružní trase patří Balcons de la Mescla hned za mostem Pont de l'Artuby, kde se setkávají kaňony Verdonu a další řeky Artuby.

### KOLÉBKKA PARFÉMŮ

Poslední velice zajímavou zastávku si uděláme v městečku **Grasse**, které je mnoha turistům, či spíše turistkám, dobře známo. Ano, milé dámy, bylo to zde, právě zde a nikde jinde, kde se začínala od 19. století psát historie vůní a parfémů a kde vznikl cech voňavkářský. Parfémy byly vynalezeny proto, že lidem vadilo, jak páchnou ovce a kozy. Přesněji řečeno lidé ohrnovali nos nad vůni tehdy velice populárních kožených rukaviček, které zavedla již ve 2. polovině 16. století známá intrikánka a travička Kateřina Medičejská. Zkusili je tedy potřit jasmínem, který každému voněl, a tak se zde začaly vyrábět první parfémy.

Od jasmínu byl už jen krůček k dalším esencím, jako růže, karafiát, lilie, konvalinka, fialka, gardénie, šeřík a samozřejmě levandule. V současnosti zde sídlí tři významné a slavné firmy – Fragonard, Molinard a Galimard. Do každé z nich je možno se zdarma dostat, prohlédnout si manufakturu, muzeum a koupit si jakýkoli parfém, mýdlo nebo toaletní vodu za přibližně třetinovou cenu než ve francouzských obchodech. Nevýhodou této koupě ovšem je, že si nekupujete značku, ale pouze vůni a právě značka spolu s flakonem tvoří tuto cenovou propast.

Jeden příklad za všechny: u firmy Galimard byste marně hledaly parfém J'adore od Dioru. Zkuste ovšem přičichnout k parfému zvanému Pêlé mèle a vězte, že podobnost není čistě náhod-

ná. Takže při koupě nekoukejte na značky, ale čichejte a čichejte. Pokud ale nebudete v místnosti sami a přijede tam z riviéry turistický autobus plný paníček ruských zbohatlíků, jako se to stalo nám, tak se vám v tom smíchaném voňavém ráji udělá nejspíš nevolno.

No, myslím, že vnitrozemí jsme si užili až až, a taky už cítíme moře (tedy pokud jsme neztratili čich ve městě, kde voní i odpadky), a protože k moři do Cannes nebo Antibes to není ani 20 km, tak vzhůru do víru měst riviéry, na pláže, pojďme závistivě okukovat jachty v Nice, Antibes, povinně si po vzoru turistů stojících pod Staroměstským orlojem vyfotit policejní stanici v Saint Tropez, navštívit celebrity v Cannes a vyrazit na vystoupení kosatek a delfinů do Antibes.

Možná se vám z toho mumraje bude po čase točit hlava a začne se vám po kličdu vesniček a levandulových políček stýskat. A to je jedině dobře.

### INFORMACE

Praktické informace ohledně sklizně a oslav levandulových dožínků pro oblast **Vaucluse** je možné získat v informačním centru v Avignonu na adrese: *12 Collège de la Croix, tel.: 04 90 80 47 00* nebo v Aptu v destilerii na adrese: *Distillerie „Les Coulets“ Hameau les Coulets 84400 APT, tel.: 04 90 74 07 55*.

Pro oblast **Valensole** je to destilerie na adrese: *Ferme Campagne Neuve Camagne Neuve – Route de Manosque 04210 Valensole, tel.: 04 92 74 80 53*.

V obou destilerii je otevřeno od půlky července do půlky srpna, jindy je třeba termíny domluvit předem a průvodce vás provede po destilerii a poví vám něco o historii a využití levandule. Obě jsou pro individuální návštěvníky zdarma.

Petr DVOŘÁK



Grand Canyon du Verdon

# se spisovatelem Ivanem Klímou

**Narodil se 14. září 1931; k šestým narozeninám mu nesla maminka dort a plakala. Ten den zemřel prezident Tomáš Garrigue Masaryk. Publicista, prozaik a dramatik Ivan Klíma má za sebou trpkou zkušenost z druhé světové války. Tři roky strávil v terezínském ghettu.**

## o literatuře a o životě

Po maturitě na vršovickém gymnáziu v Kodaňské ulici vystudoval filozofii. Je autorem desítek čtenářsky úspěšných knih (Milenci na jednu noc, Soudce z milosti, Láska a smetí) a divadelních her (Zámek, Klára a dva páni, Pokoj pro dva), byl redaktorem Literárních novin. Po roce 1968 nesměl u nás publikovat, jeho knížky proto vycházely v zahraničí.

V padesátých letech minulého století se stalo mnoho autorů pro tehdejší komunistický režim nepřijatelných, mezi nimi i bratři Čapkové, zvláště prozaik Karel. Jeho knihy se nesměly vydávat, vyřazovaly se z veřejných knihoven a zmizely i z učebních osnov středních škol. Ivan Klíma měl podíl na tom, že se světově uznávaný spisovatel opět mohl ve své rodné zemi vydávat.

### ■ Jak to tenkrát bylo, pane Klímo?

Měl jsem Čapka a jeho dílo strašně rád. Někdy ve druhém ročníku na vysoké škole jsem si bral všechny referáty a seminární práce vždycky z Čapka a začal jsem diplomku psát rok předem; měla asi 260 stránek, což bylo neobvyklé, většinou to bylo tak 60 stran.

Moc mi to pomohlo k mému literárnímu i myšlenkovému dozrání, protože jsem musel číst celé ročníky Přítomnosti a Lidových novin. V těch odporně dogmatických letech to bylo jako pohlázení, číst ty prvorepublikové noviny.

Zlom nastal po roce 1954, kdy ruský bohemista Nikolskij napsal o Čapkovi studii jako o bojovníkovi proti fašismu a u nás se začaly vydávat Čapkovy tituly s tímto zaměřením: Válka s mloky, drama Matka, pak i povídky „z kapes“ a později dokonce i novinové články. Až nakonec, po letech, asi tak v roce 1986, vyšly i politické stati včetně slavné „Proč nejsem komunistou“.

To už jsme se dostali daleko. Moje monografie o Karlu Čapkovi byla jedna z prvních, která vyšla u nás.

Ale ještě před tím jsem otiskl článek s ironickým titulem Karel Čapek – kádrový posudek českého spisovatele, kritizoval jsem, jak se zachází s naším největším spisovatelem. Kvůli tomu mě

okamžitě propustili z místa, ale jak je vidět, přežil jsem to... Čapek měl v té době spoustu stoupenců a obdivovatelů, takže můj podíl na jeho „znovuuznání“ není tak zásadní.

Karel Čapek je určitě největší náš autor meziválečného období. Řada jeho statí, zvláště politických, je stále aktuální a nesmírně zajímavá. Doba odkrývá i některé aspekty jeho díla, které nám byly dosud skryté. Například jeden americký kolega mě upozornil, že román Válka s mloky jeho studenti považují za ekologickou sci-fi, protože když mloci stále ukrajují pevninu, aby získali mělké moře, je to vlastně paralela k našemu současnému chování, jehož následkem může být tání arktických ledovců a následné zaplavování pobřežních nížin.

### ■ Krátce před „Pražským jarem“ proběhl IV. sjezd spisovatelů, kterého jste se svým příspěvkem aktivně zúčastnil. Mnozí to považovali za odstartování obrodného procesu. Jak se na to díváte dnes?

Byly tam tři klíčové referáty, které přednesli Ludvík Vaculík, A. J. Liehm a já. Pavel Kohout tam přečetl Solženicininův dopis a Milan Kundera měl zajímavý úvodní referát. My tři – Vaculík, Liehm a já – jsme byli ještě tenkrát v KSC, z níž nás okamžitě vyloučili, zakázali naše knížky a ztratili jsme místa.

Pro mne to byla vlastně velká úleva, protože už dřív jsem pochopil, co je to za zločineckou organizaci. V redakci Literárních novin jsme dělali, co jsme mohli, aby se ten režim trochu zlidštil. Takže možná, že jsme k tomu Pražskému jaru trochu napomohli.

### ■ S násilným koncem Pražského jara skončily i publikační možnosti pro vás i pro další spisovatele. Viděli jste nějaké světlo na konci tunelu, jak se říká?

Ještě jsem stačil v roce 1969 vydat jednu knížku a pak byl konec. Věděli jsme, že to bude trvat dlouho. Podařilo se mi



ještě odjet do USA, kde jsem přednášel na vysoké škole v Michiganu, pak mi naši zrušili vízum; věděl jsem, že pokud se nevrátím, tak se už zpátky nedostanu nikdy. Takže jsem se vrátil se ženou i s dětmi v březnu 1970 a vstoupili jsem do nejhoršího období normalizace.

Zůstal jsem bez místa, ale jako jeden z mála jsem na tom nebyl tak špatně, překládali mé knihy v zahraničí, takže jsme mohli materiálně přežít. Nebylo to na nijak vysoké životní úrovni. Pár měsíců jsem několikrát někde „pracoval“, ale z toho bychom nevyžili. Nesměl jsem dělat ani korektora. Honoráře ze zahraničí se nám pokoušeli zkonfiskovat, ale nakonec si netroufli a se skřípěním zubů je připustili. Kupodivu nikdy mě kvůli tomu nezavřeli a dokonce mě ani moc nevyšlýchali.

Měl jsem spoustu času na psaní. Po roce 1969 a zvláště pak na přelomu osmdesátých a devadesátých let byla ve světě jakási vlna zájmu o českou literaturu, takže mi po celém světě vycházely různé knihy, např. Soudce z milosti, Láska a smetí, Moje první lásky, Moje zlatá řemesla.

### ■ Kterou svou knížku máte nejraději, která je vám nejbližší?

Člověk se vždycky snaží, aby ta jeho poslední knížka byla nejlepší. Kdybych totiž neměl mít pocit, že napíšu něco ještě lepšího než dřív – tak proč vlastně psát? A má vůbec cenu psát? Všechno už bylo přece napsáno...

Moje nejuspěšnější kniha je Láska a smetí, je to román vzniklý kombinací motivů a dějových proudů. To přeskakování z jednoho na druhý, to kombinování – to mě při psaní moc bavilo. Dou-

fám, že se mi zároveň na malé ploše podařilo sdělit něco podstatného o současném světě. Potěšilo mě, když mi řada lidí líčila, jak to četli „jediným dechem“.

Kupodivu mi psaní šlo velice lehce. Román je velmi osobní; ne autobiografický, i když ty prvky tam jsou, třeba smrt mého tatínka. Smetí jsme pojal jako metaforu celé naší civilizace, nejen jako odpad hmotný, ale i myšlenkový. Tře-

ba bulvár: co to je? Smetí, odpad, který se produkuje v obrovském množství. Na jednu zajímavou myšlenku vznikají ve světě statisíce bulvárních žvástů.

V mé knížce ale o bulváru nenajdete nic, tehdy, když jsem ji psal, nás ještě tolik neobtěžoval.

Soudce z milosti je také úspěšný a překládaný titul, ale já ho moc rád nemám. Román vznikl tři roky a předělával jsme

jej z gruntu několikrát, tak jsem si ho trochu zošklivil.

Moje poslední knížka nese název Mé nebezpečné výlety, myslím, že může být zajímavá; je to povídkový průřez let 1940 až 1990. Je tam povídka o setkání s Mengelem, a čtenáře nejvíc zajímá, na kolik je autentická. Dokonce mi telefonují, ptají se: je to pravda, nebo fikce?

**Přípravil: Ivo ŠTECHA**

## Letos opět vyjíždí za sluncem

**V letních měsících se tisíce automobilistů vydávají na mnohahodinové cesty za mořem a za sluncem na několikasetkilometrové trasy. Alternativou pro ty, kteří se chtějí zdlouhavé náročné cestě vyhnout, je charterový vlak JADRAN EXPRESS, který pro vás v letní sezóně 2005 opětovně připravily České dráhy.**

Automobil v samotném místě pobytu nabízí rekreativním jistě řadu výhod, avšak náročná cesta k moři mezi ně rozhodně nepatří. A tak pro cestující, kteří se na dovolené nechtějí svého automobilu vzdát, jsou do expresu zařazeny i vozy pro přepravu silničních motorových vozidel (automobilů a motocyklů). Nádraží ve Splitu leží přímo v centru města u přístaviště, odkud se můžete odpočati vydat dál za oblíbenými dovolenkovými cíli.

Na trase **Praha – Split** a zpět jezdí JADRAN EXPRESS od **17. června do 17. září 2005**. V České republice jsou nástupními stanicemi Praha hl. n., Pardubice hl. n., Česká Třebová, Brno hl. n. a Břeclav; tyto stanice jsou rovněž výstupními pro cestu zpět. V Chorvatsku

jsou výstupními stanicemi (a současně nástupními pro cestu zpět) Knin, Perko- vič a Split. Mimořádný vlak s ubytovacími vozy, vozy 2. třídy, jídelním vozem a speciálními vozy na přepravu automobilů bude odjíždět každý pátek v 10.35 hodin z Prahy hl. n., do Splitu dorazí následující den před devátou hodinou ranní. Pro návrat rekreativních odjíždí vlak ze Splitu vždy v sobotu po 17. hodině a do Prahy hl. n. dorazí v neděli okolo 16. hodiny. Poslední spoj od Jadrana přijíždí do Prahy 18. září.

Ve vlaku je možno si rezervovat nejen místo k sezení, lehátko či lůžko, ale také místo v jídelním voze k využití restauračních služeb – snídaně, oběda, večeře, plně penze či polopenze. Snídaní pořídíte za 89 Kč, oběd či večeři za 195 Kč. Polopenze (večeře + snídaně) vás přijde na 259 korun, plná penze (snídaně, oběd, večeře) pak na 399 korun.

Místo pro přepravu objemnějších zavazadel, jako jsou kola, malé motorky, surfy, kočárky a podobně, je také nutno předem rezervovat.

Již vzpomínaná přeprava automobilu či motocyklu, případně přívěsného vozíku, je umožněna ze stanic (do stanic) Praha hl. n. a Brno hl. n. do stanice (ze stanice) Split, a to rovněž na základě re-

zervace. Vozidla nesmí přesáhnout výšku 1,5 m a jsou přepravována na speciálním dvoupodlažním voze. Je třeba, aby při vlastním odbavení bylo vozidlo doprovázeno řidičem.

Jízdenky si mohou zájemci zakoupit ve všech větších železničních stanicích, případně u vybraných smluvních partnerů ČD. Veškeré rezervace jsou spojeny s prodejem požadovaných jízdenek a vystavením všech příslušných dokladů. Úplný seznam prodejních (rezervačních) míst pro vlak JADRAN EXPRESS naleznete na internetové adrese [www.cd.cz/jadran](http://www.cd.cz/jadran).

Ceny jsou stanoveny pro jednotlivce a celý oddíl. Pro děti od 6 do 12 let je stanoveno snížené jízdné; děti do 6 let se přepravují zdarma, není-li pro ně požadováno samostatné místo.

Stoupající zájem o využívání speciálního charterového vlaku JADRAN EXPRESS, který vyjel poprvé v roce 2003, potvrzuje počet přepravených turistů: zatímco v roce 2003 jich bylo přepraveno téměř 6000, v roce 2004 využilo JADRAN EXPRESSU již více než 7500 cestujících. Zvýšil se také počet přepravených automobilů z 600 na 750.

Nezbývá než popřát hezkou dovolenou na Jadranech.

**Jadran Expres 2005 – ceník jízdného a služeb**

	jednosměrné			zpáteční		
	dospělý	dítě 6 - 12	celý oddíl	dospělý	dítě 6 - 12	celý oddíl
Jízdenka + místenka (oddíl s 8 místy)	1 550 Kč	1 100 Kč	9 920 Kč	2 200 Kč	1 600 Kč	15 840 Kč
Jízdenka + místenka (oddíl s 6 místy)	2 050 Kč	1 500 Kč	9 840 Kč	2 800 Kč	2 100 Kč	15 120 Kč
Jízdenka + lehátko	2 850 Kč	2 000 Kč	11 400 Kč	4 000 Kč	2 900 Kč	18 000 Kč
Jízdenka + lůžko	3 950 Kč	2 800 Kč	9 480 Kč	5 500 Kč	4 000 Kč	14 850 Kč
Přeprava automobilu	1 600 Kč			2 200 Kč		
Přeprava motocyklu nebo přívěsu	1 100 Kč			1 600 Kč		
Přeprava zavazadla	450 Kč			650 Kč		
Přeprava psa	350 Kč			500 Kč		



# LÉTO s ČD travel začíná, všechno si tedy připomeňme

**Cestovní kancelář Českých drah – ČD travel působí na trhu již 15. sezónu. Využívá poznatků, že my, suchozemšťané, tihneme k vodě, pokud možno k té slané. A tomu jsme se snažili přizpůsobit i svoji nabídku destinací.**

*Chorvatské pobřeží bude i letos obleženo českými turisty nejen kvůli své kráse a popularitě, ale jistě i dobré dostupnosti. Cesta autem netrvá dlouho. Ti pohodlnější mohou využít dopravu **Jadran expressem**, přímým charterovým vlakem. Naše nabídka na ubytování v okolí cílové stanice Splitu je velmi rozsáhlá, zahrnuje nejznámější střediska a všechny druhy ubytovacích kapacit – od apartmánů po kvalitní hotely s lokalitou na pobřeží i na proslulých ostrovech.*

## KAM LETADLEM

Určitě převažuje přání odpoutat se rychle od běžných starostí, ocitnout se bleskově na plážích a ponořit se s úlevou do moře! Pohodlně, rychle, na úrovni. Naše letošní rozšířená letecká nabídka vám v tomto směru pochopitelně vychází vstříc a věříme, že nezklame žádného klienta. Letos létáme nejen do Středomoří, ale i k moři Černému do opět populárního Bulharska. Nalezli jsme tu pro naše zákazníky hotely i penziony s možností stravování jak v hotelu, tak individuálně. Ceny jsou jistě přístupné všem turistům – mladým, náročným i šetrivým.

Na řeckou pevninu jsme nabídku populární Leptokárie v našich hotelových apartmánech rozšířili o Parálii. Všechny ubytovací kapacity jsou v bezprostřední blízkosti pláže.

Stále více oblíbená Kréta se svými rozsáhlými písčnými plážemi, krásou hor i nepřebýrným množstvím památek okouzlí v letošním létě mnohé z vás. Ve srovnání s minulou sezónou je rozšířena nabídka ubytování – od apartmánů, přes hotely všech kategorií, až po stále vyhledávanější nabídku All inclusive.

Hitem posledních let je stále častěji navštěvované Turecko. Naší novinkou je nabídka ubytovací kapacity v oblasti Kemeru nedaleko příletového města Antálie. Opět výběr hotelů všech kategorií od \*\* po AI.

Vše na palubě charterové společnosti Travel service. A hlavně za líbezných cen!

## VLAKEM NEBO AUTEM

Po kolejkách s námi můžete cestovat i do vzdálených pobytových míst v Černé Hoře, Bulharsku, Itálii či Španělsku.

Nechcete k moři a máte rádi hory? Vandrujte, jezděte na kolech, zkuste raftovat. Pod horskými velikány, u nádherných a čistých jezer, kdy mnohá z nich dosahují i teplot nad 25 °C, si užijete všeho dosyta. Zajišťujeme dovolenou v Rakousku či v italských Dolomitech a ve Švýcarsku, plnou aktivit, sportu i poznávání. Do těchto destinací dojedete autem či vla-

kem. Jedná se o kratší vzdálenosti, tedy bez stresu, nocování na cestě atd.

Patříte k těm, kdo se chce vydat jen na okružní jízdu a poznávat? Přejete si přitom vypravit se do Norska, Francie, Švýcarska, Maroka nebo i Jihoafrické republiky? Můžete cestovat i do mnoha dalších míst. U ČD travel jste na správné adrese.

Máte-li přání dalších destinací, nabídneme vám zájezdy provizně prodávaných renomovaných cestovních kanceláří. Vyhlédávaný Egypt, Tunisko... Nebo cesta do Brazílie, Keni...

Přijďte se poradit, u nás najdete odbornost, líbeznou cenu i širokou paletu možností k prožití vysněné dovolené. A nezapomeňte, že stále platí: kdo cestuje, může vyprávět!

Václav NERAD,  
obchodní náměstek ČD travel



### Letecky

Řecko - Paralia a Leptokaria - od 8 590,-Kč

Kréta - od 10 190,-Kč

Turecko - od 11 290,-Kč

Bulharsko - od 8 590,-Kč

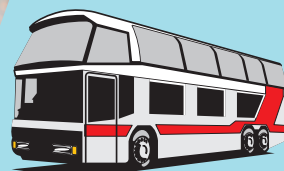
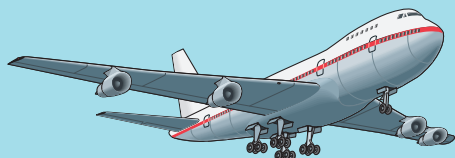
### Vlakem pohodlně a bezpečně

Chorvatsko, Bulharsko, Řecko, Itálie, Černá Hora

### Individuální dopravou

Chorvatsko, Itálie, Francie, Španělsko...

15 let služeb pro Vás...  
S námi do celé Evropy





*Nenasytné touze po uhlí ustupovaly celé traťové úseky i s nádražími. To v Mariánských Radčicích na Mostecku se s vlaky rozloučilo v květnu 1968.*

## Uhlí a železnice

**Jsou to na první pohled významově docela blízká slova. Vždyť přece „dráha“ už od svých počátků neměla k černému nerostu nikdy daleko: ať jako jeho dopravce, či jeho konzument. Měl by nás o tom přesvědčit již železniční pravěk se svou první tratí ze Stocktonu do Darlingtonu v Anglii.**

Její stavba byla povolena v roce 1821 a jednalo se o spojnici uhelných dolů s přístavem. Tedy, chcete-li, uhelná vlečka. Obdobné postavení v historii zaujímá i první francouzská železnice ze St. Etienne do Andrézieux – tady tahaly koňské zápřeže uhlí z místa těžby k přístavu na Loiré. Uhlí najdeme u zrodu prvních pokusů s kolejovou dopravou v carském Rusku i jinde.

### **BLÍZKÍ PŘÍBUZNÍ?**

Tohle všechno by nasvědčovalo jednoznačnému konstatování: uhlí a železnice jsou vlastně něco jako spojité nádoby. Tomuto závěru se ale trochu vymyká pohled do sousedního Německa. Protože tady narazíme na trend právě opačný. Takřka ve stejné době, kdy uhlí pomáhalo na svět prvním tratím v Británii a Francii, zamítají úřady návrh vestfálského podnikatele Friedricha Harkorta, spočívající ve stavbě železnice z porúrské uhelné pánve k Rýnu. Důvod? Poškození zájmu formanů a pokles tržby z mýtného. A konec konců, proč chodit do Německa – situaci doma na prahu železničního podnikání shledáme obdobnou.

Železnice budějovicko-linecká nemá s uhlím společného vůbec nic a na lánské koněspřežce, druhém železničním podniku těchto pionýrských časů, si uhlí nestálo dvakrát příznivě. V přehledu veškeré přepravené zátěže za rok 1844 se krčí s necelou jednou desetinou hodně vzadu.

Tady vedlo dříví; u jiných druhů zboží dávali potenciální zákazníci přece jenom přednost povozníkům, kteří měli proti kočce nepopíratelnou výhodu v uplatňování přepravního systému z domu do domu.

A jak je na tom ve vztahu k uhlí naše první lokomotivní železnice, vedená z Vídně přes Moravu do Haliče? Odpověď najdeme v prospektu, na jehož stránkách předkládali otcové první opravdové dráhy veřejnosti své záměry. Profesor Riepl a bankéř Rothschild kalkulovali na prvním místě s přepravou dobytka, na druhém místě uvádějí sumární položku „obchodní zboží“, následuje sůl a konečně železo. S uhlím se prostě na Severní dráze císaře Ferdinanda – alespoň oficiálně – zprvu nepočítalo.

Pan Franz Xaver Riepl by ovšem nesměl být výtečným geologem, aby neodhadl značné zásoby černého uhlí budoucí ostravsko-karvinské pánve a finančník Rothschild by zapřel všechny rodové geny, kdyby v nové železnici nevyčíchal výnosný podnik. Ani jeden z pánů se v tomto případě nedopustil omylu. Jejich dar předvídatosti nic nedosvědčí lépe než těchto několik čísel: před výstavbou železnice, v roce 1830, se na Moravě a ve Slezsku vytěžilo ročně 41 000 tun uhlí. V roce 1847, kdy se Severní dráha císaře Ferdinanda dostala přes Ostravu do Bohumína, již těžba uhlí dosáhla

hodnoty 312 000 tun. A u roku 1881, kdy železnice byla v plném provozu, znamená statistika číslo 5,25 milionu tun uhlí. Uhlí, přepravovaného k blízkému i vzdálenému zákazníkovi především po železnici.

### **UHLÍ NA KOLEJÍCH**

Především železnice již není v očích tehdejších ekonomů oním podivným druhem erární silnice, jak tomu bylo v jejích začátcích. Nepřehlédnutelnou zásluhu na vskutku mimořádném postavení železnice coby jediného velkokapacitního dopravce své doby má uhlí. Uhlí a jeho přepravě jde všechno na ruku. Jen úsměv mohou vzbudit historiky o jedincích, stavějících se hromadné těžbě či následné přepravě k místu spotřeby.

Smutným hrdinou se stal rychtář z Královského Poříčí na dnešním Sokolovsku, který z moci svého úřadu zakázal formanskou dopravu uhlí z místní šachty sv. Markéty do závodu J. D. Starcka v nedalekém Starém Sedle. Rychtář chtěl ochránit obecní cestu a přilehlé pastviny, leč narazil na úřední nepochopení. Vrchnostenský úřad v podobě Horního soudu ve Falknově (dnes Sokolov) důrazně upozornil nebožehého rychtáře na nezákonnost jeho počínání a pohrozil mu dokonce vězením, bude-li dopravě uhlí činit překážky...

Průmyslová výroba si prostě vynucuje stále větší množství uhlí. Vzniká tak nová přepravní potřeba a soudobým národohospodářům je více než jasné, že jejím realizátorem může být jediné železnice. Železnice, která se svými kolejemi půjde za uhlím až k místům jeho těžby. Společenská objednávka dala tak na počátku padesátých let 19. století vzniknout železnicím, úzce specializovaným na dopravu uhlí a tak či onak svázaným s vlastní důlní činností. Můžeme jim říkat

### **UHELNÉ DRÁHY**

a opět nejde o nějaké čistě české specifikum. Obecný tlak působil na znovuobnovení soukromého podnikání v železniční dopravě, přerušeno státní akcí z počátku čtyřicátých let 19. století a uhelné dráhy patřily k prvním firmám, které využily nového koncesního zákona z roku 1854. Ten otevřel dveře dokořán soukromé iniciativě na železnici a ještě ke všemu se státní zárukou! Však taky této výhody nové společnosti bohatě využívaly (nezřídka ale spíše zneužívaly).

Byl to částečně případ i tří typických reprezentantek uhelných drah u nás. Začneme nejstarší z nich, Buštěhradskou železnici. Její počátky jako ryze monar-

chistického podniku – již zmíněné lánské koněspřežky – nedávaly zdaleka tušit budoucí zaměření firmy. Expanze těžby uhlí na Kladensku a jeho rozšíření hlavně do blízké Prahy stály za přerodem koňky na parostrojní dráhu, zaměřenou povytce na uhlí. V roce 1848 založené Kladenské uhelné těžištno se postavilo do čela akciové společnosti, zrozené na valné hromadě dne 25. října 1853 a jejíž jméno znamenalo dobré doporučení na nejvyšších místech. Buštěhrad byl totiž sídlem bývalého císaře Ferdinanda a tento ne nevýznamný Habsburk patřil k akcionářům nové společnosti. A zdaleka ne ledajakým – na valném shromáždění disponoval hned deseti hlasy.

Duší a hybnými pákami firmy byli ovšem jiní, kteří směřovali firmu k rychlému zúročení vložených nákladů. Tady za dlouhé odstavce stačí jediné zjištění: Buštěhradská železnice se nezdržovala legislativními překážkami a svoji první dráhu ze Starého Kladna do Kralup nad Vltavou postavila fakticky „načerno“, když v září 1855 stavbu ukončila a teprve o měsíc později jí byla udělena řádná koncese. Tento svérázný zlatokopecský postup nalezl později i své následovníky, ovšem nelze z něho vyvozovat obecné závěry.

Naopak: z Buštěhradské železnice vyrostla s léty jedna z největších drážních firem v monarchii s relativně solidní pověstí. Pražské ředitelství v dnešní ulici Politických vězňů řídilo nakonec provoz na celkem 420 kilometrech tratí, 36 důlních a 45 ostatních vlečkách v úhrnné délce přes 65 kilometrů. Od Františkových Lázní po Prahu nosilo služební čepici s typickým znakem „buštěhradské“



Železnice jakožto spotřebitel. Tak by se dal nazvat snímek amatérského fotografa, který zvětřil výtopnu ČSD ve třicátých letech minulého století.

přes čtyři tisíce kmenových zaměstnanců a dalších tři a půl tisíce pomocných pracovníků. Firma odolávala postátnovacím akcím za monarchie a v privátní podobě přešla i do dopravní soustavy nového Československa. Postátněna byla nakonec až zákonem č. 234/1922 Sb.

#### NA MORAVĚ

Rosicko-oslavanský revír se pochopitelně s ostravským nebo kladenským srovnávat nemůže; jeho význam pro rostoucí brněnský průmysl byl ovšem nedocenitelný. Nepřekvapí nás tedy, když jména místních těžařů najdeme na žádosti ministerstvu obchodu o udělení koncese ke stavbě železnice od uhelné pánve do Brna k již existující železnici císaře Ferdinanda a k trati Státní dráhy. Podnikatelé získali dne 22. dubna 1853

souhlas ke zřízení společnosti pod názvem „Brünn-Rossitzer-Eisenbahnunternehmung“ neboli Brněnsko-rosický železniční podnik. Vlastní privilegium, opravňující ke stavbě a provozování dráhy, nese datum 15. ledna 1854.

Začínal se tak rodit podnik, který zaujímá druhé pořadí v pomyslném seznamu našich uhelných drah. Koncesně se brněnsko-rosická dobovému normálu mnoho nevymyká: především je koncipována částečně pro lokomotivní, částečně koňský provoz (hlavní trať měla mít parní pohon, přípojky k dolům pak animální trakci). Koncesní oprávnění znělo na 80 roků a firma s výstavbou dráhy nenila: nákladní provoz mezi Brnem a Rosicemi zahájila 2. ledna 1856, s osobní dopravou v celé délce pak začala v polovině roku. I toto patřilo k typickým krokům dopravních společností v minulosti: nákladní přeprava, těžištné činnosti firmy, byla nepokrytá upřednostňována před dopravou osob. Toto znevýhodnění Brněnsko-rosický železniční podnik svým pasažérům poněkud zmírnil nasazením patrového osobního vagonu, pojmenovaného „Imperial“. Tato svého druhu jedinečnost na našich kolejích jezdila připojena na konec uhelných nákladních vlaků. Celkem si firma obstarala 10 lokomotiv, 100 nákladních a šest osobních vozů.

Navzdory dobrému hospodářskému zázemí firma nijak neprosperovala. Když jí byla v roce 1869 povolena státní záruka výnosu, převzala na ní provoz Společnost státní dráhy, se kterou nakonec Brněnsko-rosický železniční podnik tiše splynul.



Do Začlěře se železnice dostala v roce 1882 krátkou spojkou z Královce. Přístup zdejších dolů ke kolejím byl hlavním důvodem jejího vzniku.



Železniční vagony a říční čluny, koleje a řeka a samozřejmě uhlí. Labský přístav v Ústí nad Labem na pohlednici z roku 1914.

## EXPORTÉR

Původní záměr obou dosud zmíněných uhelných drah spočíval v uspokojování potřeb především domácího průmyslu. Cíle třetí dráhy tohoto typu ležely jinde. Ústecko-teplická železniční a důlní společnost, jak zněl oficiální titul firmy, zaměřila svoji činnost na vývoz hnědého uhlí do sousedního Německa. Původní 17 km dlouhou trať z Ústí nad Labem do Teplíc v Čechách (Šanova), uvedenou do provozu 8. července 1858, postavily německé stavební firmy za pomoci úvěrového krytí německých bank. Současně s tratí byla uvedena do provozu i její takřka nedílná součást – 3,2 km dlouhá vlečka do říčního přístavu v Ústí nad Labem. Labskou vodní cestou se pak dostávalo severočeské uhlí ke svým německým zákazníkům.

Koncesí z 10. května 1866 byla firma vázána postavit pokračování dráhy z Teplíc přes Duchcov do Chomutova. To skutečně učinila a v Duchcově přidala i spojku ke světeckým dolům. V roce 1874 pak uvedla do provozu významnou uhelnou dráhu z Bíliny do Trmic a stala se fakticky (vedle Severní dráhy císaře Ferdinanda) jednou z nejzámožnějších železničních společností své doby. Hodnotou 2,75 milionu tun přepraveného zboží za rok 1878 patřila také k provozně nejvýkonnějším dráhám u nás. Společně s Buštěhradskou železnicí i ona přežila Habsburky a její ředitelství obhospodařovalo z honosné teplické nádražní budovy svých 340 kilometrů tratí a dalších 90 km vleček i po roce 1918. Jejím postátněním

ustoupila do historie společnost, kterou můžeme právem označit za nejtýpčejšího reprezentanta uhelných drah u nás.

Odchodem uhelných drah ze scény však zdaleka nekončí „spolunažívání“ železnice a uhlí u nás. Z prvorepublikových ČSD se stal významný odběratel uhlí – jen např. za rok 1927 jej parní lokomotivy dokázaly spálit 4,5 milionu tun. Číslo se s léty zvyšovalo, a to nejenom proto, že nadešla doba, která velkým číslům nepokrytě stranila. Vždyť i jeden z nejtěžších vlaků, které kdy viděly české koleje, musel jaksí pochopitelně vézt uhlí. Tak se v jednom vlaku svezlo v květnu 1961 z Chabařovic do mělnické elektrárny přesně 7046 tun energetického uhlí.

## UHLÍ STĚHUJE ŽELEZNICI

Mohutná exploatace uhelných zdrojů Československa za socialistické éry dala zrod nové realitě: železnice v rozhodujících těžebních oblastech ustupovala uhlí. Náhradou za ztracené koleje se železnici dostávalo nových zařízení. Tak 15. března 1968 prošli první cestující novou staniční budovou v severočeské Bílině. O dva měsíce později se železničáři rozloučili se stanicemi Břežánky a Mariánské Radčice. Poslední srpnový den roku 1977 přinesl slavnostní otevření nové budovy nádraží v Mostě. Z původní trasy Ústecko-teplické železnice bychom toho dnes našli pramálo: téměř vše padlo honu za tunami uhlí. Obdobným vývojem prošla i oblast Ostravska a Karvinska.

Proud uhelných vlaků ze severočeského revíru přinesl železnici i nemalé trá-

pení. V čem spočívalo? Stačí si přečíst jeden odstavec z rozkazu náčelníka tehdejší Severozápadní dráhy číslo 3165, opatřeného číslem jednacím 1433-65-11: „...V roce 1963 jen v úseku pěti traťových distancí na traťovém úseku Prunéřov – Nymburk (cca 200 km) spadne podle propočtu z vozů na trať za rok cca 40 tis. m<sup>3</sup> uhelného prachu o váze cca 18 – 20 000 tun. Náklad na čištění 1 km koleje od uhelného prachu činí ročně v průměru 60 tis. Kč, takže jen v uvedené trati činí náklad na udržování trati cca 12 miliónů Kč...“ Problém představoval vlastně bludný kruh: příčinou znečištění tratí byly netěsné podlahy starých vagonů a na opatření vozů nových železnic nezbývalo, protože utápěla miliony na čištění tratí od uhelného prachu...

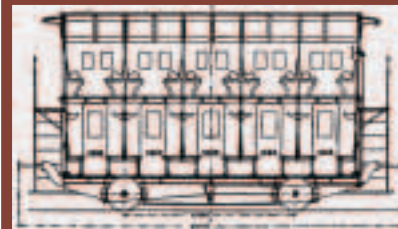
Léta, kdy se uhelné vlaky míhaly po našich kolejích, patří nenávratně minulosti. Ekonomická realita dneška se značně odlišuje od vžitých představ, které si o soužití uhlí s kolejemi vytvořily minulé dějinné periody. Přesto vůně uhelného mouru, usazená v záhybech tradičního roucha železniční historie, bude i příštím generacím připomínat, jak se oba naši hrdinové – uhlí a železnice – zapsali do análů obecného pokroku.

Pavel SCHREIER

Foto: archiv AUTORA



Císařské povolení „spolku akcijnímu železnice Buštěhradské“ stalo u počátků úspěšného podnikání této naší významné uhelné dráhy.



Jak se v něm asi cestovalo? Vagon IMPERIÁL Brněnsko-rosického železničního podniku ve schematicém náčrtku.



# Nostalgickým vláčkem do pohádky

**Zveme Vás na výlet krajinou lužních lesů, palouků, rybníků, kterou můžete cestovat romantickým vláčkem. Je sestaven z tmavě červeného motoráčku a stejně vypadajícího vagonku, posedíte na kupodivu pohodlných dřevěných sedadlech, která připomínají lavičky v parku. Za melodických zvuků dvouhlasé houkačky, které vás vrátí do časů dětství, se vydáte na cestu.**

V cíli na vás čeká pohádkové nádraží, celé obložené barevnými kachličkami a pokryté taškami se zelenou glazurou. Kolejiště připomíná anglický park, neboť koleje vedou po zelené louce, na níž rostou stříbrné smrčky. Ptáte se, kam jste přijeli? No přece **do Lednice!**

Městečko na jižním cípu Moravy je známé především svým krásným novogotickým zámekem s rozlehlým parkem, zámeckým skleníkem, minaretem, akváriem Malawi a řadou dalších zajímavých staveb. Vlastně celá krajina mezi Valticemi a Lednicí, původně tvořená rozsáhlými lužními lesy v meandrech řeky Dyje, byla v průběhu minulých staletí rodem Lichtenštejnů přeměněna v obrovský park. Lichtenštejnové z Valtic spravovali své rozsáhlé majetky na jižní Moravě a Lednice byla jejich letním sídlem.

Od roku 1996 je celá oblast, nazývaná

Lednicko-valtický areál, zapsána mezi památky UNESCO. Spolu s Mikulovem a Pálavskými vrchy je ideální pro rodinné i školní výlety, pro pěší turistiku i výlety na kolech.

K výletům do této oblasti doporučujeme využít železniční dopravy. Provoz na železniční trati číslo 247 Břeclav – Lednice má celou řadu zvláštností. **Osobní přeprava je zde provozována pouze v době letní turistické sezony (do 25. září 2005) v sobotu, neděli a ve svátek a v době školních výletů (do 26. června 2005) navíc v úterý až pátek.** V období jízdního řádu 2004/2005 je to jediná trať na Moravě, kde je veškerý provoz zajišťován historickými vozidly – historickým motoráčkem M 131.1463 a přívěsným vozem BDIm. Tyto motoráčky byly vyráběny v letech 1948 až 1956; ten lednický osla-

ví na začátku prázdnin padesát let – byl dodán 2. července 1955 do strojové stanice Ždánice, kde jezdil v pravidelném provozu až do konce sedmdesátých let.

Vzhledem k omezené kapacitě soupravy doporučujeme skupinám od deseti osob výše předhlášení jízdy na níže uvedený e-mail či telefonní číslo.

**Bližší informace vám rádi poskytnou zaměstnanci ČD centra v Břeclavi, tel.: 972 632 472, e-mail: bcv@cdcentrum.cd.cz.**

Šťastnou cestu a nezapomenutelné zážitky vám přejí České dráhy, a. s.

*Ing. Libor KONEČNÝ*

Foto: Milan VOJTEK



## Po kolejích za historií do šumavské Volyně

**Dávná historie osídlení místa na levém břehu Volyňky je zahalena tajemstvím. Nové středisko celé oblasti se začalo formovat v místech dnešní Volyně hradištěm, po zániku hradiště u nedalekých Němčic.**

V písemných pramenech se Volyně poprvé objevuje jako středisko pozemkové državy metropolitní kapituly sv. Víta v Praze. Dalším zajímavým dokladem je listina z 5. března 1390, kterou probošt z Janovic obnovuje a současně rozmnožuje volyňská privilegia.

Ve třicetileté válce utrpěla Volyně velké ztráty na majetku.

Zajímavou kapitolou v její historii je pobyt francouzského vojska. V tuhé zimě 1742 mnoho Francouzů zemřelo na epidemie a bylo pochováno v kostele, na hřbitově či v hromadném hrobě na Podolí.

Dnes můžeme na náměstí obdivovat renezanční radnici z poloviny 16. století se

sgrafitovou výzdobou. Uprostřed náměstí mezi lipami je mariánský sloup z roku 1768. Dokladem židovské komunity ve

Volyni je židovský hřbitov z počátku 18. století.

*Zdeněk PRCHLÍK*



Na volyňském náměstí zaujme i renezanční radnice z poloviny šestnáctého století.

Foto: AUTOR



**ŽPSV**

**OHL GROUP**



áVWV [ ` í bd \_ ke'ahá efShW` í hůchTS GZVě] ú AefčdZ Sžž



áVWV [ ` í efS` [UW? acShe] ú BieVj



6ha\řa] a`Vahá eba\ S

áVWV [ ` í bd \_ ke'ahá efShW` í hůchTS GZVě] ú AefčdZ Sžž

b TVřa` ahé hůchT] k bčd pWV [ ` í Seč^ [ ` í efShTk

ŽpWV [ ` í S hůZkT] ahé bčSpUW

ŽřčS\_ hS'ahé bčSpUWS bS` Wk

Ž` âefgb[-f

Žbčaf[Z'g] ahé ef ` k

b pWV [ ` í Seč^ [ ` í \_ aefk\_ S'UŁ S hW] UŁ čal b fi

Žřkbg 3? A E S? =řI? =ř 6

Žčd\_ kl bčabgef] kl pWV aTVřa` ahé řčagTk bSf] ahé

b` aVhaV ahSU bčh] k] b í] abahé pSTk]

aVhaV ahSU řhád [UW

b` ] STWáhé pSTk S WVřa] S` âk

b` I bVř ahSU bčWSTč] âřk

b` ] čST [Uahé Vř'k ab d UŁ I Vř

b` ] S\_ W[haf :-f d] k

áVWV [ ` í bd \_ ke'ahá efShW` í hůchTS GZVě] ú AefčdZ Sžž

F Wř í e] éZa \$` )! (\* ) \$& GZVě] ú AefčdZ

řWž ` ) \$ &# + %/#! Xsj , ' ) \$ &# + %` \*

[ Xá , \* \* # % \* ) % ( Vř\_ S[ [ Xá 2] behčJ

i i i ž behčJ

## Penzijní fond České pojišťovny připisuje zhodnocení 3,5%!



**Penzijní připojištění je stále populárnějším finančním produktem. Počet lidí, kteří si spoří na penzi, začíná atakovat hranici 3 milionů. Každý čtvrtý přítom dal přednost připojištění u Penzijního fondu České pojišťovny (PFČP). Na otázky týkající se tohoto oblíbeného spoření jsme se proto zeptali jeho výkonného ředitele pro obchod a marketing Mgr. Pavla Němce.**

■ I když v České republice existuje 11 penzijních fondů, proč si lidé tak často vybírají právě Penzijní fond České pojišťovny?

Je to kombinace několika faktorů. U PFČP mohou lidé těžit především z jistoty a stability velké finanční skupiny, zkušeností největšího penzijního fondu u nás. V současnosti se staráme o prostředky více než 790 tisíc klientů a náš tržní podíl přesahuje 26%. To je příležitost pro další snížení nákladů na jednotlivé klienty, což se nakonec pozitivně projevuje i na zhodnocení úspor klientů, které patří v Česku mezi nejvyšší. Za uplynulý rok se nám díky tomu podařilo vytvořit zisk ve výši 707 milionů korun. Za rok 2004 jsme tak našim klientům zhodnotili vklady o 3,5%.

■ Nabídky penzijních fondů jsou často velmi podobné. Čím se odlišuje PFČP?

Kromě stability a bezpečí největšího penzijního fondu a pojišťovny nabízíme klientům především kvalitní servis. Během posledního roku jsme výrazně zlepšili úroveň našeho telefonního centra a zavedli pohodlné internetové služby. Pokud vezmeme v úvahu skutečnost, že naši klienti mají ke svému připojištění přístup prostřednictvím široké poboč-

kové sítě České pojišťovny, je spoření s PFČP jedním z nejnáze dostupných finančních produktů. Další výhody přináší také spolupráce s ostatními sesterskými společnostmi v rámci naší finanční skupiny.

■ Kolik peněz by měli lidé u vašeho penzijního fondu ideálně spořit?

Pokud chce klient získat maximální státní příspěvek, který za rok může činit až 1 800 korun, měl by si u penzijního fondu ukládat minimálně 500 korun měsíčně. Pokud chce maximálně využít i daňových úlev, měl by spořit 1 500 korun měsíčně. Za rok lze takto prostřednictvím úspory na dani získat zpět až 3 840 korun. Existují i kvalifikované výpočty založené na základě demografických prognóz vývoje české populace. Podle těch vychází, že by si mladí lidé měli na důchod ukládat ideálně kolem 10% svých aktuálních příjmů.

■ Je možné se k penzijnímu spoření připojit i v pokročilejším věku?

Určitě. I pro starší občany ve věku mezi 50 a 60 lety je penzijní připojištění vhodná cesta, jak si přilepšit k důchodu. Díky státním příspěvkům a daňovým úlevám je možné dosáhnout skutečně

nadstandardního zhodnocení vkladů. PFČP nabízí penzijní plán odpovídající potřebám a možnostem každého klienta bez ohledu na jeho věk.

■ Platí se u vás poplatky za vedení účtu a případně změny ve smlouvě?

Řada klientů žije v domněnku, že vedení účtu penzijního připojištění a změny ve smlouvě jsou penzijním fondem zpoplatněny, jako je tomu například u stavebních spořitelien. Opak je pravdou. Podle zákona o penzijním připojištění jsou klientské účty vedeny zdarma, rovněž veškeré změny smlouvy se provádějí bezplatně. V tomto ohledu nemá naše spoření konkurenci.

■ Kde si může nový klient sjednat smlouvu o penzijním připojištění?

Smlouvu o penzijním připojištění u PFČP lze sjednat pomocí formuláře na internetu, či přímo na kterékoli pobočce České pojišťovny. Naše připojištění nabízejí také zástupci renomovaných makléřských firem. Více se o naší nabídce můžete kdykoliv dozvědět na internetových stránkách [www.pfcp.cz](http://www.pfcp.cz) nebo na infolince 221 109 111.

Děkujeme za rozhovor.



**PENZIJNI FOND**  
ČESKÉ POJIŠŤOVNY

Penzijní fond České pojišťovny, a.s.  
Truhlářská 1106/9, 110 00 Praha 1  
tel.: 221 109 111, fax: 222 314 191  
e-mail: [pfcp@pfcp.cz](mailto:pfcp@pfcp.cz), internet: [www.pfcp.cz](http://www.pfcp.cz)

**MOSTNÍ STAVBY**

- výstavba, rekonstrukce a opravy mostních konstrukcí
- výstavba, rekonstrukce a opravy propočtů
- stavební řešení mostů
- výstavba, rekonstrukce a opravy splavňacích a zábraničích zdí



**KOLEJOVÉ STAVBY**

- výstavba, rekonstrukce a oprava železničních tratí, stanicích zbrání a výhledů, vstřední modernizace I. a II. třídy, kategorie
- střediska a rekonstrukce železničních stanic
- výstavba a rekonstrukce nákladních a ramp



**SILNIČNÍ STAVBY**

- výstavba a rekonstrukce silnic, komunikací a přílepků
- stavba zpevněných ploch a chodníků, zpevnění dlažby



**SVAROVÁNÍ**

- svařování kolejnic, teras a ocelových
- rovnání propojení svař
- budování a opravy betonových kolejí

**STAVEBNÍ INŽENÝRING**

- výstavba a rekonstrukce občanských, bytových a pozemních staveb
- výstavba a rekonstrukce sportovních hřišť, športovních ploch a dalších sportovních



**DIAGNOSTIKA**

- diagnostika železničních tratí a vjezdů
- měření parametrů GPS, vizuální KRAJ
- výroba elektronických železničních rozvaděčů kolejnic a svař



**PROJEKČNÍ INŽENÝRING**

- příprava a stýžení stavebních povolení, územních rozhodnutí a územních dopor
- projektování železničních a pozemních staveb



**DOPRAVA A MECHANIZACE**

- zajištění přepravy nákladů
- provádění zemních prací
- práce závlákových zařízení
- stavební práce



ËÆ° Æ Ó Ì ° <Í Ä À

Í ° ó Ö z Övó Öü, ç

á í { ù æ ö öü öi Öw  
Ö öü Ö Öæ.. z

á í w ù æ w é ö Öü Öæ

Í-fo Ÿ z ç Ö è Áv

Í vó ç ë m ëz ë ë þ ó

Ä þ ö ö í Ü ° æ

í ... næ n -

Ö öü Ö þ æ ö

## MUZEA, EXPOZICE

# Železniční muzeum ČD v sedmé

**Na stránkách magazínu ČD pro Vás každý rok informujeme o tom, jak Železniční muzeum ČD v Lužné u Rakovníka hodnotí minulou sezonu a co všechno připravilo pro sezonu nadcházející.**

## sezoně

Na rozdíl od minulých let, kdy měly podobné akce charakter setkání parních lokomotiv jedné řady nebo stejného určení, půjde v letošním roce o všeobecné setkání parních lokomotiv.

### Otevírací doba

Od 1. června do 31. srpna celý týden, kromě pondělí, a od 1. září do 2. října v sobotu a neděli (plus ještě 28. září!), vždy od 9.30 do 17.00 hodin. Vstupné činí pro dospělé 50 Kč, pro děti od 6 do 15 let 30 Kč a rodinné vstupné pak 130 Kč.

Při cestě do muzea autem použijte silnici E 48 Praha – Karlovy Vary a dále se řiďte podle orientačních tabulí. Vlakem se lze do Lužné dostat po trati 120 Praha – Chomutov. Pokud pojedete od Prahy, muzeum nepřehlédnete, neboť se nachází těsně před železniční stanicí Lužná u Rakovníka. Od staniční budovy je pak třeba jít asi tři sta metrů pěšky.

Více informací najdete na e-mailu: [luzna@muzeum.cd.cz](mailto:luzna@muzeum.cd.cz) nebo na webových stránkách [www.cd.cz/muzeum](http://www.cd.cz/muzeum). Do muzea se dá dovolat telefonem ČD 900/51983/36, resp. státní linkou (plus fax) 313 537 700. Celá adresa zní: Železniční muzeum Českých drah Lužná u Rakovníka, 9. května 255, 270 51 Lužná v Čechách.

Ing. František KAPLAN

Foto: Ivo ŠTECHA

Ta letošní je v historii muzea už sedmá a my věříme, že opět nabídneme našim návštěvníkům něco nového, zajímavého a přitažlivého, čímž přispějeme k propagaci nejen železniční dopravy, ale i akciové společnosti České dráhy. Branou muzea loni prošlo téměř 26 tisíc lidí a návštěvnost od otevření muzea tedy stále stoupá.

### Provozuschopné lokomotivy

Zájem pořadatelů nostalgických jízd parních vlaků o stroje ze sbírky muzea v Lužné svědčí o jejich trvalé atraktivitě. Kromě stroje 354.195 jsou nasazovány lokomotivy 534.0323 a 477.043 z majetku ČD, 434.1100 je zapůjčena ze sbírky Národního technického muzea a parní krasavice 354.7152, 423.094 a 555.0153 patří Klubu historie kolejové dopravy. Většina z nich se představí také při letošních muzejních akcích. Sezónu tradičně zahájil „Dětský den v železničním muzeu“, konaný 4. června, a ukončí ji „Parní vlak na rozloučenou s prázdninami“, který pojedje 27. srpna.

Jedna z nových akcí opět umožní porovnat péči a vztah k technickým památkám jiného odvětví. Tentokrát půjde o bojovou techniku; ve dnech 5. až 7. srpna budou jízdy parních vlaků doplňovat akci

„Military show“ v nedalekých Kolečovicích na trati 125 Krupá – Kolečovice.

### Významné historické výročí

Nejdůležitější letošní událostí budou oslavy 150. výročí založení Společnosti Buštěhradské dráhy. „C. k. výhradně privilegovaná Buštěhradská železnice“ byla jednou z nejvýznamnějších železničních společností, která položila základy dodnes existující sítě tratí od Prahy po Cheb. Svou historii zahájila stavbou dráhy z Kladna do Kralup, čímž byl umožněn rozvoj těžby uhlí a také hutní výro-



by na Kladensku. Proto se první část oslav bude konat ve dnech 17. až 19. června pod názvem „150 let parostrojní železnice na Kladně“ a dějištěm bude železniční uzel Kladno.

Druhá část oslav se uskuteční v Železničním muzeu v Lužné 25. a 26. června.

## Oslava pohybu na zámku v Hořovicích

**Zámek Hořovice najdete na západním kraji středních Čech, kudy vede hlavní železniční trať z Prahy do Plzně. A právě zde se koná výstava s názvem „Hry a hračky šlechtických dětí“.**

Můžeme se zde seznámit s různými druhy her a hraček, které vznikaly v různých dobách a které sloužily dětem k různým hrám. Jedna expozice nese název „Oslava pohybu“ a zaujme především mužskou část populace. Vytváří ji dopravní prostředky, které jezdí, létají nebo plují. Bezsporně nejvíce upoutá rozměrné kolejiště s rozmanitě zpracovanou krajinou, nádražní budovou a několika železničními soupravami, které vedou lokomotivy typu Pacifik a tendrová lokomotiva anglické Velké severní dráhy na pérový pohon. Návštěvníci mají možnost vidět jednu z lokomotiv i s rychlíkovými vagony v činnosti.



Foto: Libor KNÍŽEK

## KOPŘIVNICE - KOLÉBKKA AUTOMOBILŮ

Zavítáte-li na svých toulkách do severovýchodní části Moravy, určitě nezapomeňte navštívit Kopřivnici, město s bohatou automobilovou historií. V krásném a moderním Technickém muzeu vám poodkryjeme roušku tajemství zrození automobilů. Uvidíte více jak 50 krásných, nostalgických opředěných, starých nablýskaných aut. Aut vonících naftou a benzínem, žijících si zde svůj vlastní život. A to je jen začátek. Zajímavé historické památky, kulturní a sportovní vyžití, nová turistická rozhledna, zřícenina hradu Šostýn, Lašská naučná stezka, cykloturistické trasy, blízkost Beskydských hor... Přijďte - budete se vracet.

Městské informační centrum, Obránců míru 368, 742 21 Kopřivnice  
Tel.: 556 821 600, fax: 556 821 488, e-mail: ic@kdk.cz, www.kdk.cz



### Aktivity firmy STARMON:

- informační zařízení HAVIS
- elektronické stavědlo K-2002
- diagnostická zařízení zabezpečovacích zařízení DIAB, DISTA
- diagnostické zařízení jedoucích vozidel ASDEK
- mobilní zabezpečovací zařízení MOZAS, MOZAT
- elektronické jízdní řády - EZOP

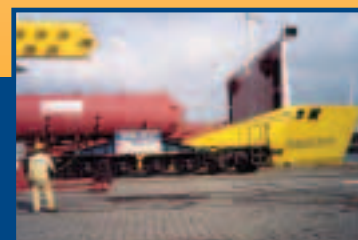


<http://www.starmon.cz>, e-mail: [starmon@starmon.cz](mailto:starmon@starmon.cz), tel./fax: +420-465 471 415, Nádražní 88, 565 01 Choceň



### NH-TRANS nabízí:

- **komplexní spediční služby ve všech zemích Evropské unie, na Balkáně a v zemích bývalého Sovětského svazu,**
- **překládka zboží na polské a slovenské hranici ze širokorozchodných vozů na vozy normálního rozchodu,**
- **vlastní kamionovou dopravu,**
- **námořní dopravu zejména z přístavů Koper, Rijeka, Štětín, Gdaňsk, Gdynia a říční dopravu po Labi, Odře a Dunaji,**
- **přepravu mimořádných zásilek po železnici, silnici a vodě,**
- **ručení celního dluhu při dovozu zboží ze zemí mimo EU,**
- **výhodné sazby za železniční přepravu po celé Evropě.**



### Kontakt:

NH-TRANS, a. s., Poděbradova ul. 28,  
CZ-702 00 Ostrava

Tel.: +420/596 279 411, fax: +420/596 279 401

[www.nh.trans.cz](http://www.nh.trans.cz), [infoline@nh-trans.cz](mailto:infoline@nh-trans.cz)

# Řidičská povídka

Doma mě čekal strojuvůdce Martin. Doslechl se o mých svízlech a napadlo ho, že teď nastala příhodná chvíle, abych si zkusil řídit vlak. Ale nesmíme to odkládat, koncem jara odchází od dráhy, nabízejí mu místo na farmě, kde by měl péstovat norky.

Řekl jsem, že ještě stále mám zadrženy řídičský průkaz. To ho rozveselilo. Proto je přece tady. Kromě toho můj průkaz by mi byl u nich leda..., vím na co!

Dal jsem si do tašky věci na spaní a odjeli jsme spolu. Vysedli jsme až v městečku na úpatí Krušných hor.

Toužíme řídit také proto, abychom unikli Ji.

Stoupneme si za řídicí nebo dirigentský pult, posadíme se do královského (nyní předsednického či tajemnického) křesla anebo dokonce jen za volant a zdá se nám, že ovládáme živé i mrtvé. Ohromení vlastní mocí, podléháme klamu, že vládneme i jí, která se k nám přece nemůže bez našeho svolení připlížit a pomout nás do své náruče.

Kdysi v dávné minulosti lidé věřili, že ti, kteří řídí, jsou zároveň bohy, později předpokládali, že i nad těmi, kteří řídí, je ještě síla, jež ovládá osudy všech. Řídí běh světa či dokonce vesmíru. Věřili také, že ta nepředstavitelná a v podstatě nepojmenovatelná síla, ať už ji nazývali jakkoliv, je nejen svrchovaná, ale také soudná, nadaná vědomím dobra a zla, dokonce právě ona je vnukla lidem.

Ti, kteří se odhodlali řídit, musili vědět, že budou řídit jen nedokonale; co učiní, mohou učinit pouze odvozeně a zástupně. Věděli také, že všeho, čeho se přitom dopustí, podléhá vyššímu soudu. Jistě to mnohým nezabránilo, aby se neodдали sebeklamům a opojení, jež skýtá moc. Ale jakým sebeklamům, jakému opojení z moci teprve podléhají ti, kdo řídí a nevědí, netuší nic o soudci nad sebou?

Mluvili jsme dlouho, teprve o půlnoci jsem se dostal na palandu, která byla ze tří stran obložena knihami. Věděl jsem, že budeme ráno vstávat o čtvrté a mně pak bude svěřeno řízení stroje, o němž zatím nemám tušení, a nemohl jsem usnout. Naslouchal jsem, nezazní-li odněkud houkání vlaku z mého dětství, ale všude panovalo jen ticho venkovského domu. Ráno jsme vyšli za tmy tak hluboké, že trvala ještě, když jsme nasedali

do dělnického vlaku, který nás měl dopravit do stanice, kde na nás čekal náš vlak.

Vagón byl nacpaný rozespalyými dělníky i dělnicemi, které hnala povinnost do práce. Zůstali jsme v chodbičce. Rozumím aspoň trochu návštěv? zajímal se můj průvodce.

Řeči návštěví, předvěstí, upozorňovadel a sklonovníků jsem se učil rozumět ještě v době, kdy jsem si přál stát se strojuvůdce. Doufám, že tak konzervativní instituce jako dráhy svou řeč nezměnila.

Dobře, však si mě přezkouší.

Na nádraží jsme došli ke stroji, který teprve teď, když hrozilo, že jej snad opravdu budu řídit, mě ohromil svou mohutností. Můj známý strojuvůdce musel ještě do kanceláře pro jízdní rozkaz. Já bych udělal nejlíp, kdybych se zatím schoval za stroj a zbytečně se neukazoval čumilům, on mi pak otevře z druhé strany.

Osaměl jsem. Nádraží působilo pustě. Vlak, kterým jsme přijeli, už zmizel, lidé se rozprchli, osamělý děda v modré uniformě obcházel s maznicí nákladní soupravu.

Kola se olejově leskla ve světle luceren, dýzl páchl naftou. Poslušně jsem obešel stroj, za poslední kolejí se tyčil strmý násep porostlý křovím. Posadil jsem se na vyvrácený patník a čekal. Nebyl jsem rozčilený ani netrpělivý, už jsem se přece jen vzdálil věku, kdy člověk touží zkusit všechno, co ho vábí, stejně jako by se rád miloval se všemi ženami, které se mu líbí.

Proč jsem tedy vážil tu cestu sem?

Vtom se na stroji rozsvítilo okénko, vzápětí se rozžehly reflektory. Ve výšce se otevřela dvířka.

„Tak pojdte honem,“ volal na mě zevnitř, „za chvíli máme odjezd.“

Vyšplhal jsem se po strmých schůdcích a vstoupil do kabiny.

„Jestli si chcete náhodou odložit?“ otevřel přede mnou skříňku. Na vnitřní stěně dvířek jsem zahlédl pornografické obrázky doprovázené suchým návštěvním komentářem: Stůj! Výstraha! Potom volno! Volno!

Řekl jsem, že se snad převlékat nebudu, radši ať mi ukáže, co k čemu slouží.

Zvenku se z dvířek skříňky usmívala světlovláska na břehu jakési vodní nádrže, hned vedle obrázku Kromborgu, zámku Hamletova:

*The time is out of joint: – o cursed spite, that ever I was born to set it right! –*

Není moc co ukazovat, řekl, řídí se to snadněji než koloběžka. Ale ukázal mi, jak se spouští motor, a upozornil mě, že půlkolo uprostřed řídicího pultu není volant, nýbrž kontrolér. Ten má osm stupňů, jím budu řídit rychlost. Tohle je rychlobrzda! Tlačítko vedle kontroléru se říká živák, mou povinností je stisknout jej každých deset vteřin. Než si zvyknu, bude mě asi rozčilovat. Ještě mi ukázal rychloměr. Musím jej mít pořád na očích, rychlost se totiž zaznamenává tady na proužek, po jízdě se proužek odevzdává, kdybychom někde překročili, bude pokuta.

Ještě mi pověděl, že zatím vezeme jen tři sta dvacet tun, dalších osmdesát přibereme cestou, není to moc, ale do těch kopců tady přiměřené, zvláště kdybych to musel někde do vrchu rozjíždět. Rozjíždění je jediné, co potřebuje trochu cviku, aby se vlak neroztrhl anebo aby se nezačala protáčet kola. Napoprvé to rozjede sám. Také si musím uvědomit, že nesedím v automobilu, čtyři sta tun je slušná váha, když jedu z kopce, musím dát pozor, abych nenabral rychlost a ne-



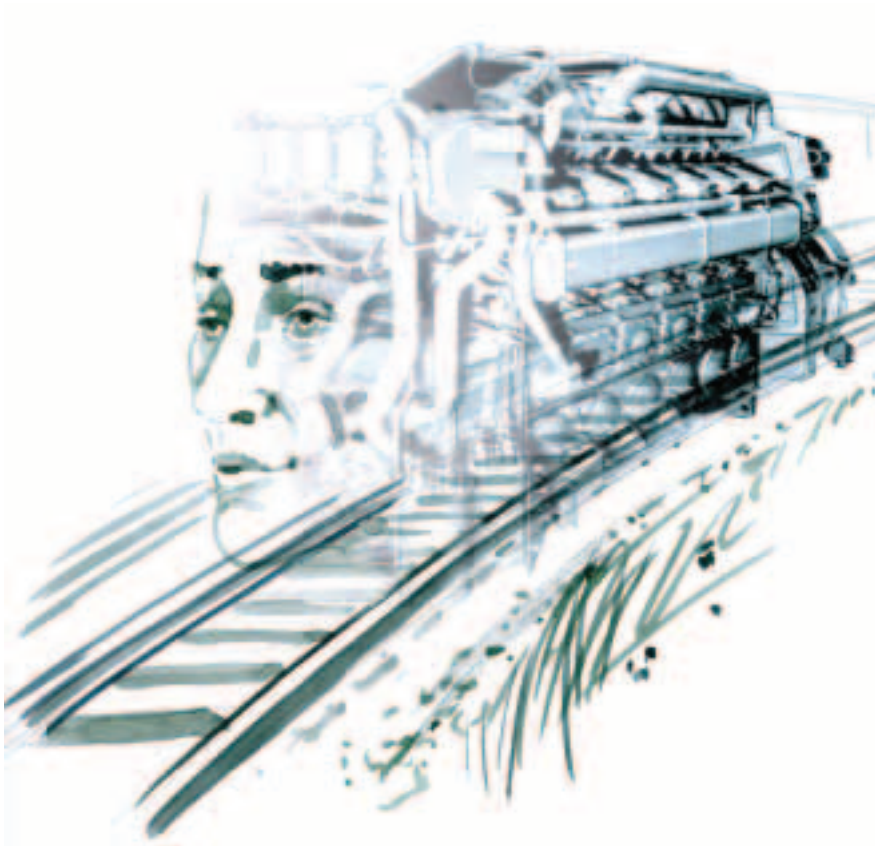
## Inzerujte u nás!

**S Vaší nabídkou se seznámí cestující ve vlacích po celé České republice, včetně mezinárodních spojů! Časopis vychází čtvrtletně a je průběžně distribuován do vlaků a ČD center na nádražích.**

**CENÍK INZERCE A POLYGRAFICKÉ ÚDAJE NA VYŽÁDÁNÍ ZAŠLEME.**

**Kontaktujte nás na adrese:**

Redakce magazínu ČD pro Vás  
a Železničáře  
České dráhy, a. s.,  
Nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1  
Inzerce tel.: 972 233 226,  
602 616 892, fax: 972 233 092  
E-mail: HabigerovaJ@gr.pha.cd.cz



Kresba: JARUŠ

vylítl z kolejí. Naopak do kopce musím hlídat, abych rychlost neztratil. Jak ji začnu ztrácet, zastavím se, ani nebudu vědět jak.

Vtom jsem zahlédl, že na návěsti namísto červené naskočila zelená, a přece jen jsem pocítil slabé vzrušení.

„Teď se moc neukazujte!“ požádal mě vládce stroje. Vyklonil se z bočního okénka a pokynul rukou výpravčímu, pootočil půlkolem, a zatímco já jsem se poslušně krčil v koutě, vyjeli jsme ze stanice.

Kolem nás začala ubíhat probouzející se krajina, ale příliš jsem ji nevnímal, hlídal jsem návěsti; povolená rychlost tu byla nízká a jeden pískáček následoval za druhým.

„Už si to můžete přebrat,“ otočil se ke mně a uvolnil mi místo na židliče. „Nezapomeňte na živák! Jestli chcete, budu vám ho zatím mačkat!“

Řekl jsem, že to zkusím stihnout sám, sedl jsem si za řídicí pult, mašina o tom ani nevěděla, jela sama, jak byla naučená. Světélko nad tlačítkem bdělosti se rozsvěcovalo v pravidelných intervalech, ale stačil jsem je vždy včas zneškodnit, takže si přístroj nedovolil na mě houknout. Trať začala mírně stoupat, pamětliv rady svého učitele, pootočil jsem ihned kolem kontroléru. Tak jsme projeli několika

stanicemi, nejméně dvaceti chráněnými i nechráněnými přejezdy, motor stejnoměrně hučel, ručička rychloměru se téměř nehýbala. Povolená rychlost kolísala mezi třiceti a padesáti kilometry v hodině a mně se celkem dařilo tu velkou masu hmoty, kterou jsem za sebou spíše jen tušil, plynule zpomalovat a zase zrychlovat. Teprve po chvíli jsem si uvědomil nezvyklý pohled na úvoz, jímž se přede mnou vinula trať, a také stejnoměrný zvuk kol narážejících na mezery mezi kolejnicemi.

Po hodině jízdy můj instruktor, který až dosud bedlivě sledoval trať, přístroje i moje počínání, si vytáhl svačinu, opřel se o stěnu vedle skříňky a pokojně si naléval čaj. Tím, víc než jakýmikoliv slovy, projevil důvěru v mé strojvůdcovské schopnosti.

Na stanici přistoupil do kabiny vlakvedoucí, mě si vůbec nevšiml, jako by to bylo naprosto běžné, že stroj řídí někdo jako host, a hned začal vykládat o lidech, které jsem nemohl znát, o kolegovi, který se ve službě tak opil, že se už nedokázal ani postavit, a přesně v tom stavu ho zastihla kontrola. Vyprávění mě začalo zajímat, ale zároveň jsem se na ně nemohl soustředit, tolik jsem však pochopil, že opilému vlakvedoucímu se nic nestalo, předstíral záchvat ischiasu, a kdo by si

odvážil projevit takovou krutost, aby kolegovi zkrušenému bolestí vnucoval trubičku s balónkem?

Zdálo se mi, že ti dva se dobře baví, ani nevnímají trať, ale najednou můj přítel zavolal: „Vidíte je? Teď si na ně můžete houknout!“

A já si teprve všiml, že u přejezdu, k němuž se blížíme, stojí žlutobíle žíhaný vůz se známými a obecně vysmívanými písmeny.

„Kdyby vás tak viděli,“ zaradoval se strojvůdce, „ti jejich bráškové, co na vás ušili tamtu boudu!“

Zahoukal jsem. Snad jsem Ji v té chvíli opravdu zahlédl, aspoň se mi zdálo, že tam sedí: kostnatá ve svém nejoblíbenějším převleku – cenila na mě zuby, já se však kolem ní jen mihl. Teď jsem si uvědomil ta sta tun hmoty, jíž jsem vládl, zahlédl jsem vagony v oblouku trati a podlehl jsem přeludu, že jsem to já, kdo je za sebou svou obrovskou silou táhnu a křížím tamté v převleku cestu.

Můžete si trochu přibrzdit, stejně jedeme z kopce,“ vybídl mě.

Pochopil jsem, že proto mě pozval, nabídl mi příležitost, abych aspoň na okamžik Ji překřížil cestu, abych poznal, že s Ní nezápasím sám.

„Zapomněl jste na živák,“ ozval se vzápětí káravě.

Kvapně jsem se vrátil na své místo a zmáčkl tlačítko na znamení, že dosud žiju.

(1987)

Ivan KLÍMA

Úryvek z *Řidičské povídky* z *Knihy Moje zlatá řemesla*, vydal Atlantis 1990. *Jízdě na lokomotivě předcházela popis šikanování autora, signatáře Charty 77, na VB, kde mu vzali bez důvodu řidičský průkaz.*

**ČD pro Vás**

12. ročník

2/2005

Vydávající: České dráhy, a. s.,  
nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1,  
IČ 709994226

Výchází: 10. června 2005

Adresa redakce: Železničář, generální ředitelství ČD,  
nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1

Místo vydání: Praha

Telefon: 972 233 091, 972 233 090

Fax: 972 233 092

E-mail: PospíšilovaIrena@gr.pha.cd.cz

Vedoucí redaktorka: Mgr. Irena Pospíšilová

Inzertní oddělení: Jitka Habigerová

Ekonomické oddělení: Eva Balíková

Sazba a repro: Proxima Studio, s. r. o.  
Velehradská 19, Praha 3

Tisk: Grifit, s. r. o., Fortna 43, 506 01 Jičín

ISSN: 1210-9142

Letecký pohled na Vyšší Brod, kam vás  
pozveme v příštím vydání magazínu.

*Foto: Jiří BERGER*

