

# ARRIVA

**Největší  
emoce jsou  
pro mě koně**



**AUTOMATICKÉ  
VLAKY**

Doprava  
budoucnosti

**VIADUKTY**  
Cestování

**VLAKEM ZA CHUŤÍ**  
Gastronomie

extra





# 25 Let

# Rádio Blaník 25let hraje pro vás

Z lásky

Z lásky

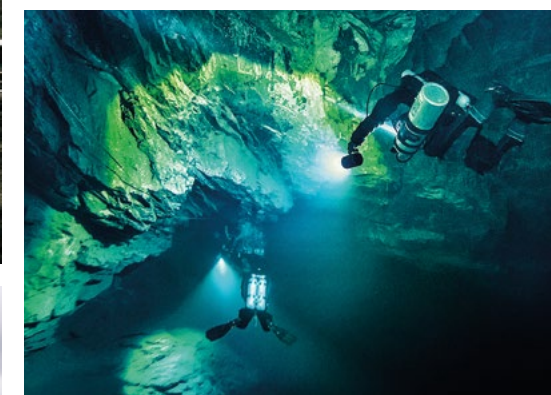
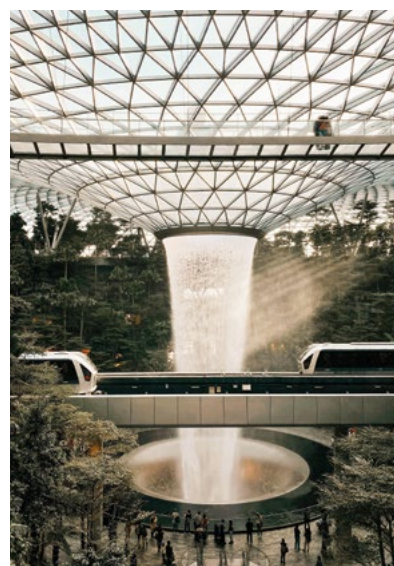


## Obsah

- 5** Zprávy z Arrivy
- 8** Nejkrásnější viadukty v Česku
- 14** Eva Adamczyková: Nezávodím proto, abych byla slavná
- 20** Automatické vlaky
- 24** Naučné stezky
- 26** Vlakovými za chutí
- 32** Naši lidé
- 34** Čtení (nejen) na cestu
- 36** Hranická propast
- 40** Jak se vypravuje vlak
- 44** Povídka
- 48** Svačte stylově
- 50** Pro děti
- 54** Zábava
- 58** Dopravní bizár

### Časopis ARR VIA

**Vydavatel:** ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a. s., prostřednictvím LUOVA PUBLISHING, s. r. o., [www.luova.cz](http://www.luova.cz)  
**Kontakt:** ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a. s., Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8  
**E-mail:** [arrevue@arriva.cz](mailto:arrevue@arriva.cz)  
**Inzerce:** [lenka@luova.cz](mailto:lenka@luova.cz)  
**Grafika:** Lukáš ginger Honzák & Soňa fred Daňková  
**Foto:** ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a. s., Shutterstock a fotografové uvedení uvnitř čísla  
**Distribuce:** Česká republika, mutace Čechy a Morava  
**Datum vydání:** 2. 5. 2024 **Místo vydání:** Praha  
 Časopis je registrován na Ministerstvu kultury ČR, registrace MK ČR E 24581  
**Vychází** 2x ročně  
 Nevyžádané materiály se stávají vlastnictvím vydavatele. Žádná část magazínu nesmí být reprodukována ani jinak užitá bez předchozího písemného souhlasu. Všechna práva vyhrazena. Informační materiál ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a. s., neprodejný.





# Vítejte na palubě Arrivy,

zrovna otevíráte nové číslo palubního časopisu, který pro vás připravujeme, aby se vám příjemně cestovalo. Letos jsme pro vás, naše cestující, nachystali v Arrivě řadu novinek. Máme opravdu velký rozpočet na nákup nových autobusů pro linky v Česku. Souhrnně nakoupíme v letech 2023 a 2024 nové autobusy za 1,5 miliardy korun. Vozy za tři čtvrtě miliardy už dorazily v loňském roce, autobusy za další tři čtvrtě miliardy vyjedou letos.

Naprostou většinu z nich tvoří modely Iveco Crossway, které jsou vyrobené u nás v Česku, v závodě ve Vysokém Mýtě. Jen pro zajímavost, je to ve své kategorii nejúspěšnější a nejprodávanější typ autobusu v celé Evropě. Však má také zdejší závod dlouhou tradici, která se píše už od roku 1895, kdy tu vznikla slavná karosářská dílna Josefa Sodomky. Z té se pak stala po znárodnění v roce 1948 československá Karosa.

V tomto vydání časopisu ARR VIA se dočtete, že to v Arrivě s trochou nadsázky jiskří. Sázíme hodně na elektřinu a věříme tomu, že do center měst se hodí elektrobusy mnohem víc než naftové motory. A tak budeme první u nás, kdo se pustí do provozu kloubových bezemisních elektrobusů. Pro MHD Kladno jich kupujeme osm, dalších osm nových kladenských elektrobusů bude mít délku klasického autobusu. Vyjedou už teď v letošním prvním pololetí. I nadále platí,



že Arriva zůstává největším provozovatelem elektrobusů v Česku. Máme s nimi zkušenosti už od roku 2014 a je zajímavé sledovat, jak rychle se tyto technologie vyvíjí a o kolik víc vydrží baterie elektrobusu při správném nabíjení dnes ve srovnání s jejich začátky před deseti lety.

Není to však jediná elektrická novinka. Už od loňského prosince vás také vozíme moderními elektrickými vlaky RegioPanter napříč Plzeňským krajem, s nímž jsme uzavřeli patnáctiletou smlouvu na provoz linky z Horažďovic přes Plzeň do Pňovan. Právě na železnici se s námi můžete setkávat stále častěji a letos v prosinci vyjedeme nově i na tratě Jihomoravského kraje, kde převezmeme na zá-

kladě smlouvy s krajem provoz vlaků hned na třech linkách v okolí Hodonína a Břeclavi. Možná to nebude na první pohled znát, ale s Arrivou se od prosince 2024 svezete už v sedmi procentech všech vlakových spojů, které každý den v Česku vyjíždí. Potkáte nás na železnici v Jihomoravském, Jihočeském, Plzeňském, Středočeském, Ústeckém, Libereckém, Královéhradeckém, Pardubickém i Zlínském kraji a v Praze.

A tak se těším, že dalším číslem tohoto časopisu si budou listovat už i cestující ve vlaku na jižní Moravě. Přeji vám příjemné čtení a ať vám cesta utíká.

**Daniel Adamka**  
generální ředitel, Arriva

## Pochyťte je všechny!

### Vlaková hra Arriva

Během turistické sezony se v našich vlacích koná pátrací hra. V patnácti vlakových jednotkách různě umístíme specifické kódy, které budete hledat. Hlavním cílem je nasbírat jich co nejvíce. U každého specifického kódu bude také QR kód, který vás přesměruje na náš web [arriva.cz](http://arriva.cz), kde vyplníte své jméno, email a specifický kód.

Do závěrečného losování se dostane každý, kdo najde a zaregistruje alespoň jeden kód. Čím víc jich ale nasbíráte, tím větší šanci na výhru máte.

Celkem budeme losovat tři výherce. Soutěž probíhá od 1. června do 31. srpna 2024.

#### Pravidla hry:

- 1 Ve vlacích hledejte samolepku s unikátním kódem a QR odkazem.
- 2 Použijte QR odkaz k registraci specifického kódu spolu s vaším jménem a e-mailem na našich webových stránkách.
- 3 Registrací alespoň jednoho kódu se automaticky zúčastníte závěrečného losování, které se uskuteční v září letošního roku.
- 4 Čím více kódů najdete a zaregistrujete, tím větší šanci na výhru máte.
- 5 Každý registrovaný specifický kód musí být unikátní. Opakování registrace stejného kódu je neplatné.
- 6 Z losování vzejdou celkem tři výherci.
- 7 Skvělá hlavní cena a mnoho dalších odměn!



# V

historii se zatím ještě nikdy nestalo, aby jeden dopravce přebíral vlaky i s jejich výkony od druhého. Až loni na podzim, kdy elektrické jednotky řady 650 s původním označením RegioPanter převzala od Českých drah Arriva. A jak k takové události došlo?

České dráhy pořídily pro tuto linku od škodovácké vagonky nové RegioPantery, na které přispěla Evropská unie. Podmínkou dotace ovšem bylo, že nejpozději do pěti let, tedy do roku 2023, vybere Plzeňský kraj jejich dalšího provozovatele ve veřejné soutěži. V té kraji nabídla nejvýhodnější podmínky Arriva a soutěž vyhrála. Získala tak smlouvu na provozování linky na patnáct let a od Českých drah vlaky odkoupila. Na první pohled jednoduchý krok, v české kotlině ale zatím nevídaný.

Je to vůbec poprvé, kdy Arriva vstoupila do segmentu elektrických vlaků, ale její úplné elektrické prvenství to není. Už v 2016 brázdila moravskou trať v údolí říčky Desné do Koutů nad Desnou „bobina“, tedy první elektrická lokomotiva, která je součástí vozového parku Arrivy dodnes. K ní pak přibyla ještě druhá historická bobina, která získala elegantní retro design. Obě jsou stále provozuschopné a občas se ještě vydají na trať.

Spíše než s bobinami je ale namístě zmínit elektrickou Arrivu v souvislosti s elektrobusy. Arriva je v Česku jejich největším provozovatelem a s růstem rozhodně nekončí. Včetně prvního elektrobusu, který nyní můžete potkat v Jeseníku, kde vozí cestující na lince z centra města do Priessnitzových lázní, jich Arriva vlastní 50.

Nejstarší stroj si ale nedrží prvenství co do počtu najetých kilometrů.

Premiantem je v tomto směru elektrický Solaris, který jezdí od roku 2019 na linkách MHD Trutnov. Na tachometru má v tuto chvíli úctyhodných 426 060 kilometrů. Naopak benjamínkem ve flotile elektrobusů je od loňského října už třetí elektrobus v Praze. Ten - i jeho typově stejné starší kolegy - potkáte na dvou extrémně krátkých speciálních linkách od metra Budějovická k velkému kancelářskému komplexu na Brumlovce. V ulicích je bezpečně poznáte podle jejich registračních značek na přední BRUMLOVE, BRMLIVE a BRUMLOVO, které jasně ukazují, že jsou určeny právě cestujícím z Brumlovky (nebo na ni).

Jak už jste se ale dočetli na začátku, největší změny, co se jiskření týče, čekají kladenskou MHD. Arriva nechystá totiž jen pořízení 16 dalších elektrobusů, přičemž polovina z nich bude kloubová, což je zatím v republice unikát, nýbrž také vybudování stanovišť pro pomalé nabíjení i rychlonabíjecích stanic. Průmyslové Kladno mělo být městem s elektrickým provozem MHD už na počátku 50. let. Tehdy ale zůstalo jen u plánů a téma prvních trolejbusů se znovu dostalo na stůl v 80. letech i v souvislosti s ropnou krizí. Dokonce to došlo až tak daleko, že v Kladně byly postaveny dvě měnirny. Ty dodnes stojí, ale trolejbusy tu nikdy nevyjely. ●

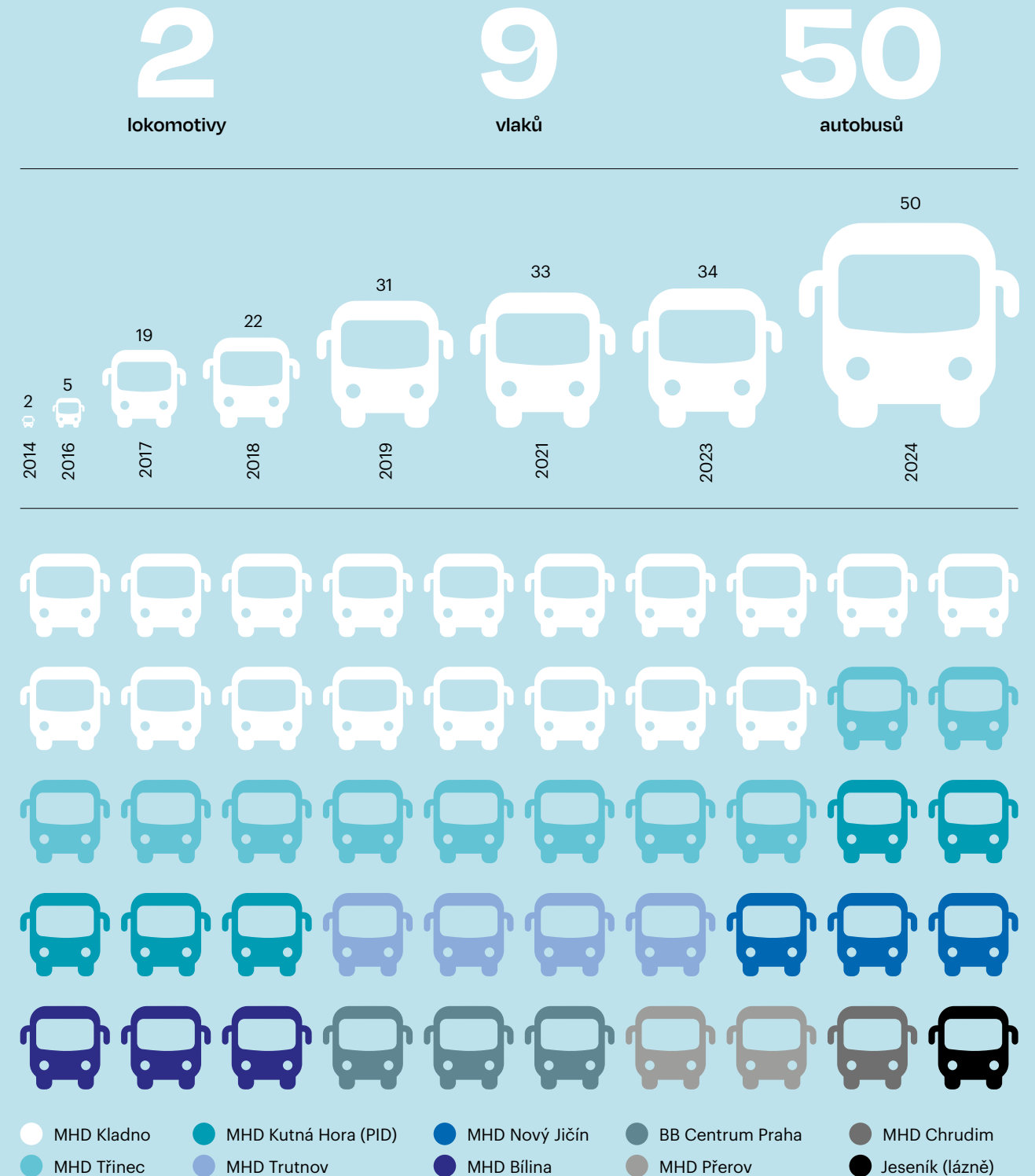


## V Arrivě to jiskří

🗣 Ondřej Kubala  
📍 Vladimír Fišar

Elektrický Panter je krásným příkladem toho, jak by měla vypadat doprava 21. století. Už jste se jím svezli? Souprava, jezdící na Plzeňsku od Horažďovic po Pňovany, je nová, čistá, se zásuvkami i wi-fi připojením. Tím ale elektrické novinky nekončí. Na Kladně jezdí první kloubové elektrobusy a chystá se zde i první solární elektrárna Arrivy, která ušetří miliony korun ročně.

## Elektrická Arriva





ŽELEZNIČNÍ VIADUKTY

# Nejkrásnější viadukty v Česku

Mohli bychom je brát jenom za stavby, které vznikly z nutnosti. Kamenné, betonové nebo ocelové viadukty ale nejsou jen všední součástí železničních tratí.

Naopak, jsou lidé, kteří se na cestu vydávají jen kvůli nim. Tvoří totiž nezaměnitelné dominanty krajiny. Vydejte se s námi napříč Českem po těch nejzajímavějších.

 Jan Markovič  Shutterstock





jeho krásu se z něj stala turisty oblíbená atrakce. Projedete se po něm, když se vydáte na cestu vlakem s Arrivou mezi Českou Lípou a Libercem.

### ↓ Stránovský viadukt

**KRNSKO**  
**DÉLKA 152 m**  
**VÝŠKA 27 m**

Impozantní technické dílo v obci Krnsko u Mladé Boleslavi z pera slavného architekta Stanislava Bechyně vzniklo neuvěřitelně rychle. Most s obrovskými oblouky a délkou 152 metrů byl postaven v roce 1924 za pouhých 120 dní jako náhrada za předešlý, přičemž výluka vlaků na trati mezi Prahou a Turnovem trvala jen 40 dní. Stavba je pozoruhodná i tím, že využívá části původního mostu, pocházejícího z roku 1864. Jde o kamenné pilíře, které jsou nově propojeny železobetonovými oblouky. V nejvyšším bodě vlak jede až 27 metrů nad zemí. Most si mohou pohodlně prohlédnout i řidiči, vede pod ním silnice I/16.



### ↑ Viadukt Novina

**NOVINA U KRYŠTOFOVA ÚDOLÍ**  
**DÉLKA 230 m**  
**VÝŠKA 29,5 m**

Železniční viadukt ve známé obci Kryštofovo Údolí na Liberecku je bezesporu jednou z nejkrásnějších staveb tohoto typu v Česku. Do provozu byl uveden už v roce 1900 a od té doby tvoří nezaměnitelnou dominantu místní krajiny, kterou protnul 14 klenutými oblouky v délce 230 metrů. V nejvyšším bodě se tyčí skoro 30 metrů nad zemí a i pro

Přemýšleli jste někdy nad tím, po kom se jmenuje Pernerova ulice v pražském Karlíně? Je to po inženýrovi, který vytyčil trasu legendárního Negrelliho viaduktu, tedy vůbec nejstaršího železničního mostu v Praze a po dlouhou dobu také nejdelšího v Evropě. Dnes je viaduktů v Česku téměř sedm tisíc, ale jen pár desítek z nich bychom mohli zařadit do kategorie historických.

### Pražský Semmering

**HLUBOČEPY**  
**DÉLKA 115 A 92 m**  
**VÝŠKA 23-25 A 20 m**

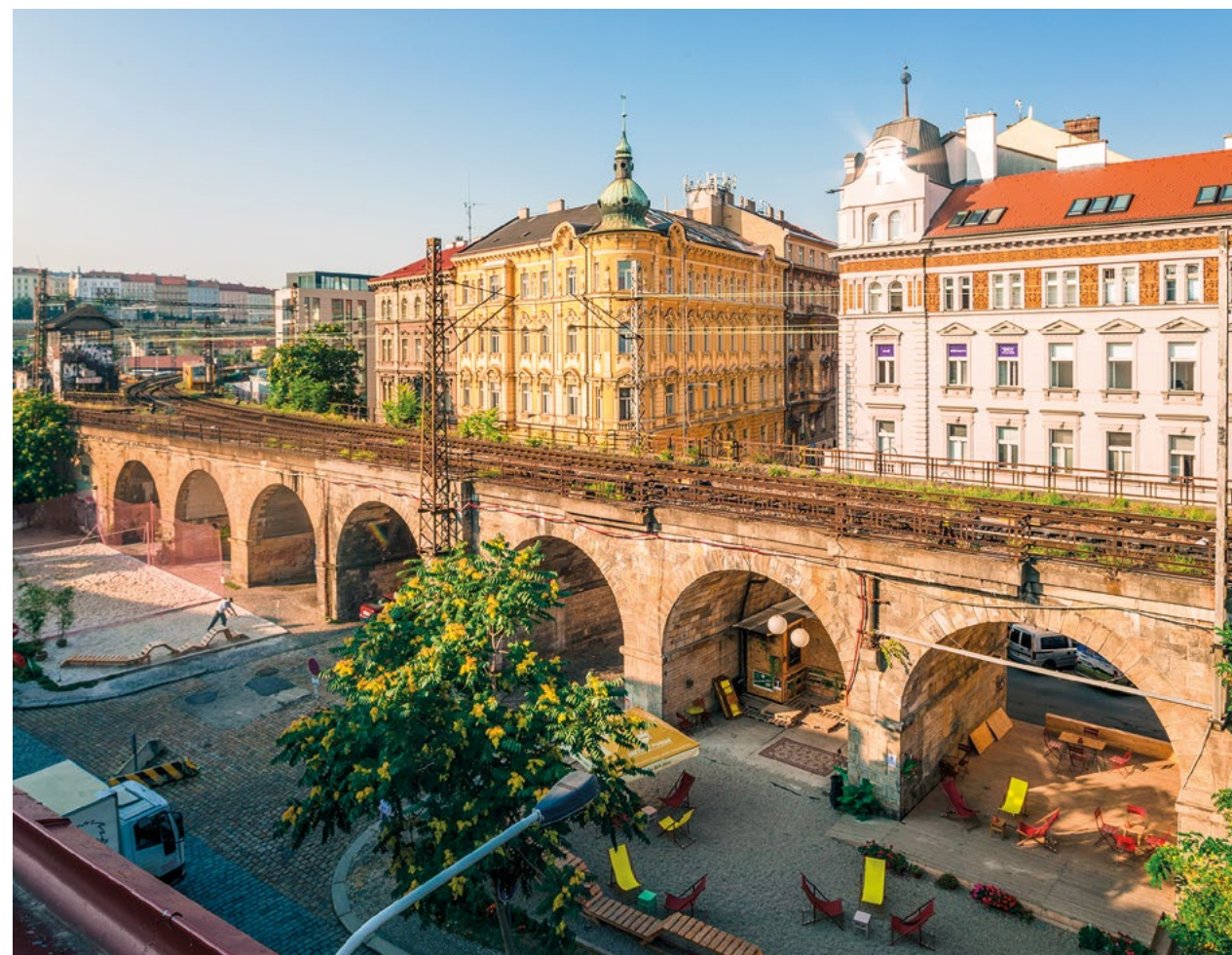
Motoráček zahouká, projede kolem ostré skály a pak hned pokračuje přes most. Všude je zeleno, stromy a tu a tam vykukne nějaký ten nízký domek. Jako by tohle místo ani nebylo v Praze. Jsme na trati Praha-Smíchov – Hostivice, které se přezdívá Pražský Semmering podle stejnojmenné železnice v Rakousku, jež se klikatí hornatou krajinou. Provoz v metropoli byl zahájen už v roce 1872, dodnes jde ale o neelektrifikovanou jednokolejku. Dominantu

trati tvoří dva hlubočepské viadukty v Prokopském údolí, kam mimochodem vedla první skautská výprava pozdějšího slavného spisovatele Jaroslava Foglara. Viadukty jsou součástí oblouku, díky němuž se může vlak jedoucí ze Smíchova otočit zpět a pokračovat Jinonicemi, Cibulkou a Stodůlkami dál na západ. Klikatější dráhu v Praze nenajdete.

### ↓ Negrelliho viadukt

**MEZI MASARYKOVÝM NÁDRAŽÍM  
A BUBNY**  
**DÉLKA 1120 m**  
**ŠÍŘKA 7,6 m**

V Praze ještě zůstaneme. Negrelliho viadukt měří 1120 metrů a v době svého vzniku (1850) byl nejdelším mostem v Evropě, což mu vydrželo až do roku 1910. Dnes je už „jen“ nejdelším železničním mostem ve střední Evropě a také v Česku. Spojuje Masarykovo nádraží s Bubny a napočítali byste mu celkem 76 pískovcových oblouků nad pevnou zemí a dalších osm žulových nad Vltavou. Praktickou neznitelnost stavby prověřila povodeň v Praze v roce 2002, kterou viadukt přečkal za plného provozu. Přesto bylo potřeba, aby podstoupil rekonstrukci a stal se zase krásným doplňkem města. Most dnes září světlými odstíny, novotou.





V říjnu letošního roku se otevře první z oblouků. Oblouk s pořadovým číslem 036 bude sloužit jako informační centrum k budoucnosti celého projektu. Nový koncept zahrnuje kavárny, sídla startupů, parky a náměstí.

## ↓ Hranické viadukty

**HRANICE NA MORAVĚ**  
**DÉLKA 446,5 m**

Před nádražím v Hranicích na Moravě mají zajímavou technickou památku.



Nikde jinde v Česku totiž nejsou vedle sebe postaveny hned tři železniční mosty. Jejich rozdílný stříh napovídá, že byly budovány postupně. Už v roce 1844 se zde totiž začal stavět cihlový most s 32 oblouky a délkou téměř 450 metrů, po němž vedla jednokolejka Severní dráhy císaře Ferdinanda. V roce 1873 přistavěli druhý, kamenný most, protože bylo potřeba změnit trať na dvoukolejku. Nakonec v roce 1910 začal vznikat třetí, už betonový most s dalšími dvěma kolejemi. Ten má poměrně pohnutou historii, protože na něm pra-

covali váleční zajatci během první světové války. I kvůli následné hospodářské krizi byl uveden do provozu až v roce 1939. Památkově chráněné hranické viadukty se mohou stát součástí chystané vysokorychlostní trati mezi Prahou a Ostravou, která má být postavena na maximální rychlost 320 km/h.

## Železniční viadukt v Mezihoří

**MEZIHOŘÍ, DOLNÍ LOUČKY**  
**DÉLKA 217 m**  
**VÝŠKA 38 m**

Není ani nejstarší, ani nejkrásnější stavbou svého druhu na našem území, přesto ho nelze v našem výběru opomenout. Stavět se začal už za druhé světové války, dokončen byl v roce 1950 a stal se nedílnou součástí železniční trati Brno — Havlíčkův Brod. Vlaky díky němu překonávají údolí řeky Loučky. Most je dlouhý 217 metrů a v nejvyšším bodě se tyčí 38 metrů nad zemí. Fakt, že byla stavba během války a následného nedostatku státních financí neustále přerušována, s sebou přinesl i zajímavý vzhled mostu. Pilíře jsou totiž tmavé a z kamene, jejich vrchol je už ale železobetonový a světlý. Mostu takové dvoubarevné provedení sluší.

## Velký říkonínský viadukt

**ŘIKONÍN**  
**DÉLKA 200 m**  
**VÝŠKA 32 m**

„Pustila jsem lokomotivu na obsazenou kolej. Došlo ke srážce,“ uslyšel v pátek ráno 11. prosince 1970 výpravčí ve stanici Řikonín z telefonu rozklepaný hlas hláskářky z Níhova, která měla první den samostatnou službu. Lokomotiva

nabourala do nákladního vlaku a vykolejila jeho zadní vagon na viaduktu. Než se výpravčí vzpamatoval, přímo před očima mu prosvítl mezinárodní expres Pannonia. O minutu později se ozvala rána. Mašina expresu se střetla s vykolejeným vagonem a z viaduktu nedaleko osady Kutiny, vysokého 32 metrů a překonávajícího údolí říčky Libochovky, se zřítily první dva vozy za lokomotivou — jídelní a lůžkový. Zahynulo 31 lidí, kromě jednoho Čecha všichni Poláci. Dnes mají na jednom z mostních pilířů vzpomínkovou tabulku. Místo západně od Tišnova na jižní Moravě i tak stojí za návštěvu. Viadukty tu najdete hned dva, kousek od sebe. Vystoupejte na Sochorskou skálu, je z ní nejlepší výhled na větší z nich.

## Ivančický viadukt

**IVANČICE/MORAVSKÉ BRÁNICE**  
**DÉLKA 387 m**  
**VÝŠKA 44,5 m**

Na Moravě rozhodně nevynechejte ani další pozoruhodnou konstrukci. Jihozápadně od Brna, na rozhraní katastrů Ivančic a Moravských Bránic, najdete ivančický viadukt. Vlastně tu jsou dva. Toho původního se zachoval jen kousek, ale pořád stojí. Vznikl už v roce 1870 při stavbě železnice mezi Vídní a Brnem. Most, dlouhý 374 metrů, sloužil déle než sto let a přezdívalo se mu mimo jiné Eiffelův most, protože svou konstrukcí nápadně připomínal slavnou věž v Paříži. V roce 1978 na něm byl provoz ukončen, ale zároveň byl zařazen mezi technické památky. Právě proto jeho část zůstala na místě a téhož roku byl zprovozněn most nový, celkem 387 metrů dlouhý, s výškou 44,5 metru nad hladinou řeky Jihlavy. Vidět vedle sebe dva mosty stavěné se stoletým odstupem rozhodně stojí za to.



## ↑ Znojenský viadukt

**ZNOJMO**  
**DÉLKA 220 m**  
**VÝŠKA 49 m**

V Česku rozhodně nemáme jen kamenné nebo betonové viadukty. Za pozornost stojí i zajímavé ocelové stavby, mezi které bezesporu patří znojenský viadukt v Šatově. Byl postaven v letech 1869 až 1871 jako

součást trati Znojmo—Retz. Je dlouhý 220 metrů a ve svém nejvyšším bodě stojí 49 metrů nad řekou Dyjí. Bohužel kovová konstrukce za dob komunismu chátrala a na začátku 90. let se dostala do havarijního stavu. Bylo jí proto třeba nahradit. Kamenné pilíře ale zůstaly dobré. Od roku 2009 je trať elektrifikovaná, a tak nové brány vedení ještě zvýrazňují most, na který je krásný výhled ze znojenské radniční věže. ●



EVA ADAMCZYKOVÁ

# Nezávodím proto, abych byla slavná

Helena Dostalová  Red Bull

Podívejte se na Evin úsměv, představte si její smích a ten přidejte klidně za každou třetí větu rozhovoru, který máte před sebou. Přesně to vystihuje jednu z nejlepších snowboardistek na světě. Jak se jí soutěžilo ve StarDance, proč miluje koně a jak dlouho chce ještě závodit?

## Jsi výrazně naličená, to je u tebe trochu nezvyk.

Jdu rovnou z ranního natáčení v televizi, chodit takhle na ulici vůbec není můj styl a vlastně se ani pořádně malovat neumím, jsem na to moc líná. Ale jsem ráda, když přijde vizážistka třeba na focení, krásně pak vyniknou oči. Jinak si vystačím s BB krémem a řasenkou. A někdy ani to ne. V poslední době už ale trochu víc pečuju o pleť.

## Může za to i to, že jsi vyrůstala v klučičí partě?

Jasně, když jsem mezi kluky přišla naličená, akorát se mi vysmáli. Mamka se nemalovala vůbec, takže v tomhle směru nemám ani žádný vzor. Určitě

jsem to zkoušela, když mi bylo třeba patnáct, ale při sportu je líčení i dost nepraktické, tak jsem u toho dlouho nevydržela.

## Takže jsi nikdy nebyla typická holčička?

Nevyrostala jsem ve vyložené ženském prostředí. Jako malá jsem se nechala ostříhat na ježka. Rodiče byli horolezci, jezdili jsme na vodu, trávili čas venku s jejich kamarády, a tak mě hodně definoval i sport. Vůbec se ale necítím tak, že bych chtěla být holka a někdo mi to zakázal, to ne. Ve snowboardové partičce to bylo spíš naopak. Když už jsem začínala být přisproslá, kluci mi říkali, ať se nesnažím být vyhrblá, že jsem přece pořád holka.

## Propisuje se to nějak i do vztahu s Markem? (manžel, herec Marek Adamczyk, pozn. red.)

Spíš ta moje energie. Já jsem do všeho hrr a Mára je takový zádumčivý týpek. Hodně čte, baví ho zjišťovat různé věci, poslední dobou hraje šachy. Není úplný introvert, ale má rád svůj klid a prostor. Rád říká, že já jsem plyn a on brzda. Že kdyby auto nemělo ani jedno, člověk ho nechce řídit, ale společně to funguje. Takže já ho posouvám a on mě brzdí. A nejvíc nás spojuje humor a zájem o okolní svět.

## Které důležité ženy máš kolem sebe?

Nejbližší je ségra, s ní si píšu a volám fakt každý den. Pořád se vídám s hol-





kama z gymplu a v posledních letech se přátelím s herečkami Bárrou Polákovou a Markétkou Děrgelovou. Mám v životě určitě víc žen než dřív. Ve snowboardové partičce byly dvě tři holky, zbytek kluci. Hodně kamarádek jsem si ale během mládí vytvořila mezi fyzioterapeutkami.

### S Bárrou Polákovou jste se seznámily díky klipu, který jsi s ní natáčela. Jaké to bylo?

Deset dní jsme blbnuly na Bali, takže to bylo samozřejmě skvělé. S Barčou jsme se předtím moc neznaly, nebyla jsem její skalní fanoušek, ale na gymplu mě bavila její písnička Kráva. Jednou za mnou na koncertě pro Světlušku přišla s nabídkou, jestli bych s ní nenatočila videoklip. A za půl roku jsme jely. Bylo to ale taky náročné. Myslím, že z prvního natáčecího dne

## Ráno jsem šla do posilovny, odpoledne tancovat.

se nepoužilo vůbec nic, musely jsme se trochu sžít. Nakonec to byla skvělá dovolená. Jezdily jsme na motorkách, surfovaly jsme, jen nás u toho natáčeli.

### Bylo v plánu i to, že si v klipu zazpíváš?

Vůbec. Asi předposlední den na Bali jsem si prozpěvovala v kabině na záchodě, Bára mě slyšela a rovnou se zeptala, jestli to nechci zkusit. Nemyslím si, že umím zpívat, ale člověku se jen tak nepovede dostat se do nahrávacího studia. A nemohlo se stát nic horšího, než že by se to nepoužilo.

### Letité zkušenosti nejde dohnat talentem

#### Pronikáš do tohoto světa i díky Markovi?

Určitě chodím častěji do divadla a mám víc kamarádů herců, ale že bych se chtěla vrhnout na dráhu zpěvačky nebo herečky, to ne. Na Markovi vidím, že je to vážně těžká práce. Jasně, někdo má víc talentu, někdo míň, ale i tak na sobě všichni pracují, aby byli lepší. Je to stejné jako ve sportu, letité zkušenosti nejde dohnat jen talentem. Nekvalitní hudby je na světě dost, nemyslím si, že potřebuju dodávat další nekvalitní výstupy.



### Ve StarDance jsem ti ale tvoje role věřila.

Jenže to pro mě pořád ještě byla nějaká sportovní aktivita. Přidat k tanci atmosféru nebo energii už nevnímám zas jako takové herectví. Vyjadřovat emoce skrz pohyb je pro mě bližší než je hrát. Hodně mi také pomáhal kostým, hudba, kulisy a samozřejmě můj tanečník Kuba. Řekla jsem mu, že bych si ráda zkusila jemnější roli, ne vyloženě princeznovskou. Nakonec z toho byl krásný Popelčin valčík, který jsem si užila právě díky kostýmu, hudbě a celkové atmosféře. Skvěle mi bylo ale taky, když jsem po studiu pobíhala ve žlutých šatech jako amazonka.

### Cítla ses před vstupem na parket podobně jako na startu?

Byla jsem nervóznější, protože to bylo prostředí, které neznám. Ve snowboardingu si člověk věří, protože zná svoje tělo, limity, zkušenosti i dovednosti. A nervozita na start patří, svědčí o tom, že ti jde o výsledek. Na parketu přemýšlíš o krocích, protože když se nesoustředíš, spadneš do svých divných pohybů, které většinou nemají s tancem nic moc společného. Pak tě znervózňují kamery, diváci... Nejhorší byl první přenos. Lehkost a pocit, že si tanec užívám, jsem získala až v dalších kolech. Zdeněk Chlopčík nám už na začátku říkal: Připravte se na to, že něco pokazíte, určitě něco pokazíte. A jasně, pokazili. Ale co, jsme přece amatéři. Když něco zkažím v závodě, štvě mě to víc, protože jezdím patnáct let a jsem profesionál. Ale taky se svět nezboří.

### Vnímala jsi nějaké změny na těle?

Měla jsem u toho ještě tréninky. Ráno jsem šla do posilovny, odpoledne tan-

covat. Když jsi ale šest hodin na parketě, efekt posilovny se trochu sníží. Neřekla bych, že jsem vyloženě zhubla, ale vyrýsovala jsem se do taneční postavy. Zhubly mi nohy a vytvaroval se pas. Což u snowboardcrossu úplně nepotřebuju. Tam je fajn mít pevný střed těla a silné nohy a celkově mít tělo připravené na všemožné pohyby v trati.

### Nelimituje tě to teď na prkně?

Čím jsem těžší, tím lepší, ale teď už jsem skoro na svojí závodní váze. Možná ještě tak dvě tři kila. Když pak ale člověk dělá nonstop dřepy na sva-hu, nohy mu zase narostou.

### Řešíš nějak jídlo, ať už z hlediska množství, nebo surovin?

Rozhodně ne jako třeba atleti, kteří potřebují být vyrýsovaní. Jídlo mám ráda, hodně kupuju bio nebo farmářské potraviny, čerstvou zeleninu, maso třeba úplně minimálně. Z hlediska životního stylu mi víc sedí celková péče o sebe. Dobře spát, hýbat se, žít udržitelně. Mám ráda svoji denní rutinu, kdy ráno vyrazím na trénink nebo běhat. Není to nějaká ubíjející rutina, ale spíš příjemný řád, který mi dělá dobře.

### Závodník si musí věřit

#### Co tě nejčastěji rozhodí před startem. Je to trasa, nebo nějaký tvůj pocit?

Člověk se snaží, aby ho nerozhodilo nic. Dřív to bylo víc věcí. Teď už mě myslím změna počasí nebo to, že se přede mnou někdo v cíli rozseká a já čekám deset minut ve startovní bráně, tolik neovlivňuje. Někdy se stane, že máme špatně namazáno a huř to

jede. Nebo padají kapky, které vám rovnou namrzají na brýlích a vy je během jízdy musíte třikrát oškrábat. Ale ze svojí zkušenosti vím, že i když se člověku nepodaří start, dá se během té minuty a půl závodu leccos zvrátit. Snažím se prostě přizpůsobit se aktuální situaci, která v závodě je, a předvést svoje maximum.

### Myslíš při závodě na svoje zranění, kdy sis v cíli zlomila obě nohy nad kotníky?

Ani ne, a nemyslím si, že je dobré na to myslet. Je tam plno jiných věcí, na které se člověk musí soustředit. Závodník si musí věřit, což si buduje většinou i během každé sezony. Nohy jsem si navíc zlomila tak, že jsem v cíli chtěla předkopnout prkno a kousla se mi hrana. Zastavila jsem v plné rychlosti prakticky na místě. Tělo takový náraz nemohlo vydržet. Takže teď už nepředkopávám nebo jen minimálně. Víím, proč se to stalo, a proto už to nedělám. Stejně jako u dalších zranění člověk udělá chybu, ale pak se jí v dalších závodech snaží vyvarovat.

### Co tě teď v rámci snowboardingu čeká?

Sezonu závodění mám za sebou. V únoru jsme měli lehčí pauzu, ale v březnu jsme každý víkend byli na Světových pohárech. Držíme se čtyřletého cyklu: jednu sezonu je olympiáda, pak mistrovství světa, potom nic, což je teď, a pak zas mistrovství. Snowboard mě baví a vždycky se snažím soustředit na to, co aktuálně dělám. Teď je před námi letní soustředění, kdy jezdíme na ledovce, dokud je v létě nezavrou. V srpnu a září se přesouváme za sněhem na jižní polokouli, do Argentiny nebo Chile.



### Jezdíš pro vítězství, nebo už máš olympiádou splněno? Nevypadá to totiž, že se honíš za medailemi.

Když jedu na závod, chci samozřejmě zajet co nejlepší výsledek, ale mám pocit, že vždycky jsem to měla spíš tak, že mě bavilo jezdit. I když vlastně nevím, jak bych mluvila, kdybych neměla zlatou medaili ze Soči. Podle mě je fajn, když na tom člověk tolik nelpí. Když jsem se zranila před olympiádou v Číně a věděla, že nenastoupím, bylo mi to líto, ale nelitovala jsem čtyř let tréninku, které tomu předcházely. Byla jsem prostě ráda, že můžu závodit a jsem na sněhu. Nezávodím proto, abych byla slavná. Rok po Soči byl pro mě jeden z nejnáročnějších právě kvůli mediálnímu kolotoči. Úplně se mi převrátil život.

### Koně pořád zkouší, kam až můžou dojít

#### Jak vnímáš adrenalin při sportu? Je ještě něco, co tě emočně rozseká?

Na prkně je to freeride, je to fantastický zážitek jezdit v prašanu a třeba ještě s partičkou kamarádů. A pak taky první projetí tratě na závodech. To si vždycky trochu oddechnu, že jsem ji projela. Další jízdy už jsou klidnější. Jinak jsou pro mě teď s emocemi, ať už dobrými, nebo špatnými, spojení koně.

#### Koně?

Fakt jo. Sice to není nějaký megaextrémní zážitek, že bych s ním skočila dva metry, ale spíš ta dlouhodobá spolupráce. Jsou to úplně drobné momenty, kdy ti něco dlouho nejde a pak najednou, v jeden den, na úplně směšnou chvíli, kůň udělá přesně

to, co chceš. S naprostou lehkostí. Najednou se něco povede a člověk má pocit, že všechno funguje krásně dohromady. Přicházejí nádherné momenty, ale je jich strašně málo a já si jich o to víc vážím. Těžko se to vysvětluje. Kdo nejezdí na koni, pochopí to asi jen těžko. Ségra se mi už směje, že jsem koňák, protože o ničem jiném nemluvim.

#### Vnímáš nějaký vztah mezi sebou a svojí kobylou?

Docela k ní sedí jméno Demi Moore, se kterým už jsem si ji koupila. Je to taková tvrdohlavá mrška, hysterická herečka. I když nevím, jaká je opravdová Demi Moore, tak bych ji nerada urazila... Někdy má ale dobrou náladu a já mám pocit, že jí vadím míň. Koně pořád zkouší, kam až můžou dojít. Pro mě je to velký mentální trénink, protože se musím snažit, abych udržela emoce. Kůň tě dokáže hodně naštvat, ale to je většinou tvůj problém. Koně nepotřebují, na rozdíl od nás, abychom na nich jezdili. Takže pro mě je to hodně kombinace ega a etiky. A pak mě taky baví o ni pečovat, hřebelcovat ji, starat se.

#### V únoru jsi měla premiéru dokumentu Efka. Jak jsi s ním spokojená?

Je podle mých představ. Nechtěla jsem, aby to bylo megaklišoidní dojení emocí, ale aby dokument s lehkostí a nadhledem ukázal průřez mým životem, aby byl zábavný, protože vtipné situace se v životě dějí pořád. Velký dík samozřejmě patří režisérovi Markusu Krugovi, který se hodně zajímal o to, jak si film představuju. Líbí se mi, že mám díky dokumentu vzpomínku na svůj život, ke které se můžu kdykoliv vrátit. Obsahuje hodně archivních

záběrů z mého dětství a mládí. A taky chci poděkovat všem, kteří se na tom podíleli, ale i lidem z týmu, kteří mi vycházeli vstříc při natáčení a taky byli součástí celého procesu.

#### Do které doby dokumentu by ses ráda vrátila?

Když jsem jezdila za juniory, bylo to ještě na gymplu. Do školy jsem chodila minimálně a závody pro mě byly spíš výlety s kámoši. V tu dobu jsem se ježděním ještě neživila, ale byla to taková jedna velká jízda, hrozná sranda. A pak do dětství, už kvůli rodičům. Měla jsem krásné dětství.

#### Jsi víc po mamce, nebo po tatkoví?

Ukecaná jsem po mamě. A taky chci, aby bylo všechno hned hotové. Jsem netrpělivá a zbytečně věci tlačím dopředu. Ale pak jsem zas líná něco řešit. A tam vidím tátu.

#### Sama sis dělala legraci, že se dokumenty točí o lidech, kteří končí kariéru. Co ty? Plánuješ skončit, nebo třeba založit rodinu?

Jojo, to byl takový vtípek, když se mě Markus ptal na můj názor, proč se o mně točí dokument. No, paradoxně nemám problém otevřeně mluvit o smrti rodičů, která mě hodně zasáhla, ale soukromí, které se týká Marka, si střežím fakt hodně. V dokumentu není nic moc ani o naší svatbě. Co se ale týká dítěte a sportu, tak chlapi to mají určitě jednodušší než ženy, v závodění je prcek tolik nelimituje. Takže já určitě budu ještě jezdit, páč mě to baví, Marek má taky dost práce. A pak se uvidí. ●







# Vlaky bez strojvedoucích. Už brzy i v Česku

t Ondřej Kubala f Unsplash, Metroprojekt/DPP, Arriva

Jak se budete cítit ve vlaku, který pojede úplně sám, bez kontroly strojvedoucího? Těšíte se, nebo máte strach předat svůj osud do rukou techniky a doufat, že to dobře dopadne? Tohle je otázka, kterou řeší všechny velké metropole, kde takové vlaky začínají jezdit. Jak se ale říká, pokrok nezastavíš. A to ani v Česku. Takže co nevidět budeme mít možnost si to vyzkoušet.

**P**

okud rádi cestujete po světě, nejspíš jste se s automatickým vlakem, který jezdí sám, bez strojvedoucího, už setkali a svezli. Třeba v Paříži je to vyhledávaná turistická atrakce. Právě tady začalo v roce 1998 jezdit první automatické metro na světě. Letos v lednu tu rozjeli zcela automaticky a bez strojvedoucích už třetí linku – čtyřku, která je druhou vůbec nevytíženější linkou tamního metra.

Automatické vlaky potkáte ale i v dalších městech nebo na světových letištích. Že bychom do soupravy, kde by ve předu nikdo nesešel, nastoupili

tady v Česku, vypadá jako sci-fi. Ale i to se velmi brzy změní. Vlaky u nás totiž už dnes umí jezdit samy. A také samotné jezdí. Jen se to moc neví.

## Český vynález

Pokud jste si mysleli, že strojvedoucí v pražském metru vlak skutečně řídí, možná budete překvapení. Může ho řídit, ale také nemusí. V Česku už mnoho let funguje systém automatického vedení vlaku (AVV). To znamená, že souprava umí jet naprosto sama, pozná, v jakém místě smí jet ja-



kou rychlostí, a sama také zastaví na přesně určeném místě ve stanici. Jako cestující to ale nemáte šanci poznat. Vepředu je vždy strojvedoucí, který na jízdu dohlíží. Metro v Praze se také umí otočit na některých konečných úplně samo, strojvedoucí vůbec nemusí být v kabině. Teoreticky. Pro jistotu tam vždy je, protože je ještě potřeba vyřešit situaci, co když by před soupravu, kterou neřídí člověk, spadl při příjezdu do stanice cestující.

Automatické vedení vlaku je český vynález a je to vlastně nižší stupeň automatizace železničního provozu, který předpokládá dohled člověka. Nedisponuje jím zdaleka jen pražské metro, už v létě roku 2000 začaly pod vedením takzvaného AVV jezdit první příměstské vlaky mezi Prahou a Kolínem. Jezdí tak dodnes, ale postupně se systém rozšířil i na další rekonstruované koridory. Dnes může jet vlak pod tímto systémem z Ústí nad Labem přes Prahu a Brno až do Břeclavi nebo z Prahy do Ostravy a dál na Slovensko.

Pokud bychom měli být technicky přesní, tak je to zařízení, které ovládá

pohon vlaku i jeho brzdy, reguluje rychlost s přesností na 1 km/h a zastavuje s přesností na 1 metr. Zároveň optimalizuje jízdu vlaku tak, aby do následující stanice či zastávky dojel včas podle jízdního řádu s minimální spotřebou elektrické energie. Na strojvedoucího zas tolik práce nezbyvá.

To všechno jsou však jen počátky automatického provozu. Ten skutečný provoz bez strojvedoucího se v Česku teprve blíží. Praha začala stavět metro D a tady už počítá s plně automatickými vlaky bez strojvedoucího. A nejen tady, automatické soupravy vyjedou za pár let i na linku C pražského metra. Vlaky pro céčko i nové děčko chce hlavní město pořídit najednou.

Na céčku, tedy na červené lince, vyjedou automatické vlaky dříve, objeví se tu už v roce 2029. Zpočátku ve smíšeném provozu s klasickými soupravami, v letech 2029 až 2031 pak tuto linku převezmou už jen vlaky bez strojvedoucího. A děčko? To by se mělo v prvním úseku rozjet začátkem roku 2031.

Tomu ale musí předcházet jedna zásadní změna. Nástupiště musí být od kolejí – stejně jako je tomu všude ve světě – odděleno stěnou, aby nikdo nemohl spadnout nebo skočit před vlak. Jde vlastně o dlouhé skleněné stěny po celé délce nástupiště, v nichž jsou dveře na stejných místech jako u vlaku metra, který tu zastaví. Funguje to pak jednoduše. Do stanice přijede souprava a otevrou se oboje dveře naráz. Jak ty od vlaku, tak ty na nástupišti. Taková stěna je už v pražském metru k vidění, právě teď se testuje ve stanici Zličín.

Výběrové řízení na nové vlaky, automatické stěny na nástupiště a celý systém, který bude metro bez strojvedoucího řídit, vypíše pražský dopravní podnik už letos, během několika týdnů.

### Zapomenutá trať jako laboratoř

Ve světě je nejčastěji k vidění automatické metro. Je to totiž ten nejjednodušší systém, kam můžete automatický vlak pustit. Jeho tratě jsou perfektně oddělené od ostatního světa a kolize s lidmi, zvířaty, auty ani čímkoliv dalším tu vlastně nehrozí. I když je pravda, že i technika může mít své dny.

I přesto, že v Paříži jezdí automatické metro už 25 let, v roce 2019 tu automaticky řízená souprava linky číslo 1 projela bez zastavení tři stanice a pak zabrzdila až těsně za jiným vlakem. To mezi cestujícími přece jen vyvolalo paniku. Trochu to připomínalo scénu z akčního filmu. Jen si to představte. Jste ve vlaku, který nikdo neřídí, ten s vámi uhání dál, a vy nevíte, kam jede ani kdy zastaví. Byla to však ojedinělá technická závada.

Mnohem větší výzvou, než jsou metro a uzavřené samostatné tratě, je pro inženýry provoz klasických vlaků bez strojvedoucího na běžných tratích na povrchu. Tady je situace o poznání složitější. Kolizních situací na přejezděch, zastávkách nebo se zvěří mezi lesy a poli jsou tisíce a připravit vlak na všechny scénáře, které mohou nastat, už není zas tak snadné. V Česku se však takové vlaky rozjedou už letos v létě. Zatím ale jen v pokusných podmínkách.

Bude k tomu sloužit opuštěná lokálka, která vede z Kopidlna přes Dětenice do Dolního Bousova. Ano, přes ty Dětenice, kde je známá krčma, kde se k vám budou chovat hodně středověkým způsobem, až to někomu nemusí být příjemné. Právě tuhle zapomenutou trať před pár lety koupil český výrobce zabezpečovacího zařízení, společnost AŽD Praha, s tím, že z ní udělá malou českou laboratoř, kde bude automatické řízení vlaků na širé trati testovat a vyvíjet.

Bohem i dopravou opuštěná lokálka mezi několika vesničkami tak získala úplně nový význam. Jeden malý motoráček, nadupaný technologiemi, tu v létě bude mít své scénáře automatického provozu v okolí Dětenic. Probudí se v depu, dojede do vedlejší vesnice pro cestující, pak s nimi absoluuje předepsanou trasu a vrátí se zpět do depa a tak podobně.

Podle českých zákonů však nesmí po běžné trati jet vlak úplně sám, takže v něm vždy bude muset být pro jistotu strojvedoucí, kdyby náhodou systém nezareagoval v mimořádné situaci správně. Firma si ale věří a počítá s tím, že na této trati už příští rok v létě spustí provoz víkendových a prázdninových vlaků pro turisty. A v jejich čele by mohl být tento au-



tomatický motorový vůz. Pokud se to skutečně podaří, bude to první příležitost svést se v Česku vlakem s tak vysokým stupněm automatického provozu. Že to bude zrovna mezi Kopidlnem a Dolním Bousovem, by býval čekal asi málokdo.

### Od Budapešti do Austrálie

A kam vyrazit za touto atrakcí do světa? Když se podíváme do nám nejbližších zemí, tak nejdostupnější je pro nás Norimberk, kde jezdí automatické metro letos už šestnáctým rokem, v Budapešti pak desátým. Vídeň právě teď staví novou linku metra U5, sloužit cestujícím začne v roce 2026 a i tady už budou jezdit vlaky bez strojvedoucího.

Nejdelší automatizovaný systém metra na světě dnes najdete v Singapuru. Všechny linky Mass Rapid Transit měří 230 kilometrů a jezdí se tu výhradně bez strojvedoucího. Městský stát do rozvoje systému masivně investuje, do roku 2040 má mít zdejší metro 450 kilometrů. Na druhém mís-

↑  
Praha začala stavět metro D, kde už počítá s plně automatickými vlaky bez strojvedoucího.

Nástupiště bude od kolejí oddělovat skleněná stěna, aby nikdo nemohl spadnout nebo skočit před vlak.

tě je pak čínská Šanghaj s o něco více než stovkou kilometrů linek s automatizovaným provozem a na pomyslné třetí příčce je malajsijská metropole Kuala Lumpur se svou sítí Rapid KL.

Ve Spojených státech pak tuto technologii můžete potkat u letištních vlaků spojujících terminály letiště JFK v New Yorku. Pokud odhlédneme od metra, zajímavý pohled je do západní Austrálie, kde těžební společnost Rio Tinto provozuje největší síť vlaků bez strojvedoucího na světě. Vlaky bez lidské kontroly (na snímku) tu jezdí na síti nákladních železnic v délce 1 700 kilometrů.

Pokud byste na vlastní kůži vyzkoušeli, jak se bude jezdit za několik let v Praze, vyrazte se podívat na některé z automatických meter v Evropě. Je to zážitek, který stojí za to. ●





## TURISTICKÉ ZNAČENÍ

# Nejlepší na světě

Znají je všichni, i děti nebo lidé, kteří vytáhnou paty z města jen svátečně. Němí průvodci našich procházek, výletů a vandrů. Mají rozměry 10 krát 10 centimetrů, prostřední pruh udává barvu trasy a krajní, bílé slouží k tomu, aby byly lépe vidět. České turistické značky.

 Tomáš Wehle  Unsplash.com

vou metodikou a kvalitou je naše turistické značení nejlepší na světě, přestože to první na zdejších území vzniklo zásluhou německých turistických spolků. Je geniálně jednoduché, přitom promyšlené a už je mu víc než 130 let. A pokud jste to nevěděli, tak ho používají i další státy, třeba Chorvatsko, Brazílie, Rumunsko (v „českém“ Banátu) a od roku 2023 také Mongolsko.

O značení turistických tras se v Česku stará Klub českých turistů (KČT). Jeho zhruba 1 950 dobrovolníků udržuje značení víc než 43 tisíc kilometrů pěších a lyžařských turistických tras, kde je instalováno přes 67 tisíc směrovek a tabulek.

Jedním z takových značkařů je i vystudovaný historik Michal Bařinka. Někdejší šéfredaktor časopisu Turista, který se dnes věnuje popularizaci poutních míst a jemuž o nich nedávno vyšla kniha, vyráží s barvou a štětcem do přírody už 15 let. „Někdy od 17 jsem začal hodně chodit delší trasy, 50 a víc kilometrů. A protože jsem turistické značení tolik využíval, cítil jsem, že bych mu měl také stejně vrátit,“ vzpomíná Bařinka, jemuž nebyly cizí ani stokilometrové a stomílové akce beze spánku.

Značit vyráží tak pětkrát za rok, vždy od května do září, a příliš toho už nenašlepe. „Udává se, že kilometr značení trvá asi hodinu, samozřejmě



záleží na terénu a převýšení,“ přibližuje. „Když se udělá šest kilometrů trasy za den, je to pěkný výkon.“

## Kdo může značit

Až do první světové války se pro turistické značení pro pěší stezky používala červená barva. Později se začalo značit i modrou a od roku 1916 se používají čtyři barvy, tak jak je známe dnes. Červeně bývají vyznačené dálkové nebo hřebenové trasy. Modrá značka vás provede po významnějších trasách, zelená barva je určená pro místní trasy a žlutá je spojovací na zkratkách a po kratších cestách.

Úplně první turistická trasa KČT byla dokončena už roce 1889 a vedla ze středočeských Štěchovic ke Svatojánským proudům. V současné době je její část nezatopená vodní nádrž Štěchovice obnovena původním značením s replikami historických směrovek a doplněna informačními tabulemi.

Dnes se značky především obnovují, i když občas je třeba vyznačit nějakou novou trasu nebo odbočku k zajímavému místu či objektu. KČT má na starosti také údržbu map nebo rozcestníků v krajině, jen to už nedělá klasický značkař, ale značkař-technik, který třeba betonuje sloupky.

Trasy se značí ve dvojicích. Značkaři musí mít praxi, školení a absolvovat poměrně složité závěrečné zkoušky. „Ono se to nezdá, ale české značení má poměrně přísnou metodiku,“ říká Michal Bařinka a vzpomíná na první školení, během něž dostal ke studiu hned několik brožur. Právě v nich se řeší, v jaké vzdálenosti od sebe mají být značky, jak vybírat vhodné stromy, na něž se namalují, jak se řeší hlavní křižovatka, ale i cyklistické, zimní a hipotrazy.

„Vezmete si plastovou šablonu a vyrazíte. Jeden z dvojice většinou maluje ústřední barvu, ohraničení značky nebo dělá úpravu podkladu a druhý dva bílé pruhy,“ přibližuje Bařinka. Během tří let je třeba projít všechny trasy v zemi (tedy každý rok třetinu), obnovit na nich všechny značky, případně doplnit chybějící. Kromě toho značkaři také prořezávají porost kolem nich, aby byly dobře vidět, kontrolují směrovky na trasách a ty poškozené nebo ukradené navrhnou k výměně a doplnění.

Zajímavostí je, že speciální emailové barvy, které se ke značení cest používají, nejsou „obyčejný“ výrobek z OBI nebo Hornbachu, ale Klub českých turistů si je nechává vyrábět speciálně pro tyto účely. „Rychle schnou a hlavně nepoškozují stromy,“ přibližuje Bařinka.

Jestliže vám turistické značky nejsou lhostejné a víte o místě, kde je značení nejasné nebo poškozené či trasa neprůchodná, dejte o tom značkařům z KČT vědět na webu [turistickeznacení.cz](http://turistickeznacení.cz). Určitě se postarají o nápravu. Anebo se rovnou značkařem či značkařkou staňte. Třeba ve středních Čechách jich je podle Michala Bařinky dost, ale v pohraničí už to neplatí. ●



# Poznat krásu a pochopit

t Vít Štěpánek  
f Mikroregion Vsetínsko, Kudy z nudy

Nejsou to jen tak ledajaké turistické trasy. Naučné stezky mají za cíl vzdělávat, respektive přinést poznání lidem, kteří jimi procházejí. Jen na webu Naučné-stezky.cz je jich aktuálně popsáno téměř dva a půl tisíce z celého Česka. Vybrali jsme tři, na které to máte od našich vlaků kousek.



## ↑ Baťova naučná stezka

Západní částí Vsetínských vrchů prochází naučná stezka pojmenovaná po podnikatelské rodině Baťů. Důvodem je, že trasa vede převážně po lesních pozemcích, jež byly a stále jsou v jejich vlastnictví.

Tematicky je stezka zaměřena hlavně na živočišné druhy, které lze přímo v oblasti spatřit. Patří mezi ně lesní zvěř, obojživelníci, ptáci i ryby. Informační tabule jsou částečně interaktivní, například se k vyobrazení živočichů přiřazují jejich stopy a podobně. Některé panely si všímají citlivého způsobu, jakým rod Baťů na svých pozemcích hospodařil. Tematických zastavení je celkem patnáct.

Naučná stezka začíná v nadmořské výšce 400 metrů v lokalitě Jasenice východně od Vsetína. Trasa vede nejprve údolím přes osadu Červenka, za níž strměji vystoupá na postranní hřeben Vsetínských vrchů. Ten je sice převážně zalesněný, občas se ale průseky a na pasekách otevřou výhledy na okolní krajinu. Zhruba po šesti kilometrech se dostanete na rozcestí Pod Vsackým Cábem (780 m n. m.).

V tomto místě je třeba se rozhodnout, zda se vydáte odbočkou ke 3,5 kilometru vzdálenému Cábškému jezírku (trasa se tím tedy prodlouží o sedm kilometrů), či zda se rozhodnete pro kratší variantu. Procházka k Cábškému jezírku se určitě vyplatí – jde o uměle vybudovanou meliorační nádrž v romantické poloze uprostřed lesů, v současnosti částečně zarostlou vodními rostlinami.



Z rozcestí Pod Vsackým Cábem se pak trasa stezky každopádně vrací pod takzvanými Kozími hřbety zpět do Jasenice. Pokud oželíte odbočku k jezírku, našlapete 13 kilometrů; celá trasa pak měří 20 kilometrů.

### + JAK SE TAM DOSTAT:

Naučná stezka začíná ve vsi **Jasenice** necelých 5 kilometrů od Vsetína, kam jezdí naše vlaky.

## ↑ Bojkovická naučná stezka

Střední částí Bílých Karpat v okolí Bojkovic návštěvníky provede Bojkovická naučná stezka. Jde o okružní stezku se dvěma variantami: celá trasa měří 24 kilometrů, kdo by se ale na takovou vzdálenost necítil, může zvolit zkratku, čímž se pochod zkrátí na 16 kilometrů. V obou případech se jedná o celodenní

záležitost, neboť stezka prochází poměrně členitým terénem a krásy bělo-karpatské přírody asi každého mimoděk přimějí k četným zastávkám.

Východištěm je železniční nádraží v městečku Bojkovice, kam dojedete vlakem Arrivy. Nejznámější a zdaleka viditelná pamětihodnost Bojkovic, totiž novogotický zámek Nový Světlov, se tyčí na kopci hned nad železniční stanicí. Trasa stezky vede nejprve údolím k východu a teprve za obcí Pitín začne výrazněji stoupat. V tomto úseku se před vámi naplno rozevře typická krajina Bílých Karpat, tvořená mozaikou luk, pastvin a menších lesíků. Až za Šanovem se objevují rozsáhlejší lesy, kterými se dostanete až na kótu Na Koncích na slovenské hranici.

Zde, ve výšce přes 600 m n. m., je třeba se rozhodnout pro velký či zkrácený okruh. Kratší trasa vede přes Pitín zpět do Bojkovic, zatímco delší (a krajinně atraktivnější) varianta pokračuje po hřebeni směrem ke kótě Lokov (739 m n. m.). V této oblasti pramení říčka Olšava, na což upozorňuje jedna z informačních tabulí; jejího toku jste si



mohli všimnout už na začátku putování mezi Bojkovicemi a Pitínem.

Dlouhá varianta trasy z Lokova setrvale klesá po malebných lučinatých stráních do obce Krhov a nakonec se dostane zpět do Bojkovic.

### + JAK SE TAM DOSTAT:

Stezka začíná na železničním nádraží v **Bojkovicích**, kam dojedete vlakem Arrivy.

## Naučná stezka Soláň

Šest kilometrů dlouhá naučná stezka vychází ze sedla Soláň v Hostýnsko-vsetínské hornatině na východě Moravy, je bohatá na daleké výhledy i umělecká díla a navzdory poměrně vysoké nadmořské výšce je snadno schůdná i pro méně zdatné návštěvníky, případně rodiny s dětmi.

Stezka začíná v horském sedle Soláň (800 m n. m.), kterým prochází silnice z Velkých Karlovic do Rožnova pod Radhoštěm. Kousek nad silnicí stojí charakteristická dřevěná zvonice, dnes sloužící jako informační centrum, a také horský hotel s restaurací, opodál pak i další rekreační objekty. Samotná naučná stezka má jen malé převýšení. Ze silničního sedla nejprve

pozvolna stoupá v souběhu s červeným značením pod vrchol Soláně (861 m), na jehož svazích funguje menší lyžařské středisko. Téměř po celou dobu se otevírají krásné výhledy do dálky, zejména na Javorníky a Moravskoslezské Beskydy. Později stezka strměji sestoupí z hřebene na jižní úbočí hřbetu a vrstevnicovou cestou se vrátí do výchozího bodu.

Naučná stezka má deset zastavení, u každého z nich jsou informační tabule s pověstmi ve valašském nářečí vázícími se k místnímu kraji. Zvláštností soláňské stezky jsou v terénu volně rozmístěná umělecká díla – desítky dřevěných soch dokumentujících život v oblasti, které dohromady tvoří jakousi galerii v přírodě. Jsou výsledkem sochařských symposií, která se na Soláni pořádala.

### + JAK SE TAM DOSTAT:

K výchozímu místu dojedete linkovým autobusem, případně tam od železniční zastávky ve **Velkých Karlovicích**, kam vás dovezou vlaky Arrivy, můžete dojít pěšky (6,5 kilometru jedním směrem, převýšení 300 metrů). ●





1

# Vlakem za chutí

👤 Helena Dostalová

📁 Archiv podniků

Čas dlouhých slunečných dnů je konečně zpět. Přemýšlíte, jak je nejlépe strávit na cestách? Poradíme vám, kam se v rytmu železničních pražců vydat za krásami Moravy spojenými s příjemným gastronomickým zážitkem.

## ↑ SLOVÁCKEM UHERSKÉ HRADIŠTĚ — UHERSKÝ BROD — BOJKOVICE

Region na jihovýchodě Moravy vás okouzlí krajinou, historií i kulturou. Zajímavé podniky, na které natrefíte, jsou už jen milým bonusem. Na trase naší linky ze Starého Města u Uherského Hradiště až do Bylnice téměř na slovenských hranicích vám poradíme tři místa, kde se dá vystoupit z vlaku, porozhlédnout se po okolí a ještě si užít gastro zážitek.

### UHERSKÉ HRADIŠTĚ

V Uherském Hradišti, srdci Slovácka, to poslední roky žije a podniků, kde se

dobře najíte nebo si dáte skvělou kávu, je poměrně dost. Pokud vás to z vlakového nádraží potáhne rovnou za něčím k snědku, je ideální zastávkou **Beef & Beer**, což je léty prověřená restaurace, opírající se o maso a pivo. Stojí za ní skupina Kolektiv, která provozuje i pražské podniky. V Hradišti má ještě italskou restauraci **La Brusla**, kde připravují pizzu, těstoviny, ale i víkendové speciálky v podobě snídaní.

Poměrně novým podnikem je oproti tomu **Zelený pokoj**, kde nevnímají brunch jen jako víkendovou záležitost, ale nabízejí ho i ve všední dny od 9 do 14 hodin. Na mlýnku i na filtru ochutnejte výběrovou kávu od českých i zahraničních pražírů a jako sladkou tečku zakousněte voňavý loupák, croissant nebo cruffin z jejich pekárny. Kávu a něco sladkého si můžete vychutnat i v podobně laděných podnicích, jakými jsou například **Fčil espresso bar**, **Planet Espresso bar** nebo **Kafec U Komína**, který má pobočky i ve Zlíně nebo Brně.

Abychom se nepohybovali jen po centru Hradiště, vyrazíme i na druhou stranu řeky do zahrádkářské kolonie. Je to sice trochu nezvyk, ale právě tady si Miroslav Juříčka přímo na břehu otevřel dřevěnou maringotku, kde peče pizzu. A ještě jí dal krásné jméno **Narcis Ritual**. Když nebudete chtít pizzu, zkuste jen pivo z nedalekého pivovaru Rotor.

A co ve městě zažijete kromě jídla? Uherské Hradiště v sobě skrývá mnoho pokladů v podobě krásných historických budov. Z centra ale můžete vyrazit i do přírody, například na rozhlednu Rovnina, odkud uvidíte vinařské uličky v Mařaticích, Chřiby se siluetou hradu Buchlov nebo Bílé Karpaty.

### UHERSKÝ BROD

Po stopách Jana Amose Komenského vás o pár zastávek dál zavede naučná stezka v Uherském Brodě, která je dlouhá zhruba kilometr a půl. Město patří



2

k nejstarším sídlům jihovýchodní Moravy, což se odráží ve zdejší atmosféře. Když už tady budete, stavte se v **Čokoládovně Janek**, která se z malé firmy vypracovala na rychle rostoucí podnik. V prodejně hned vedle výroby si kromě čokolády můžete dát i skvělou kávu od Coffeespotu. Stejnou kávu nabízí také **Kafeterka** v příjemném atriu s letní zahrádkou v centru města.

### BOJKOVICE

Z Uherského Brodu se vlakem vydejte podél řeky Olšavy ještě o kus dál na podhůří okouzlujících Bílých Karpat. V Bojkovicích vás čekají krásné výhledy s puncem tajemna a historie.

Kousek od vlakového nádraží vás přivítá oblíbená **Restaurace Chalupa**, kde nabízejí třeba steaky z nedaleké farmy v Rudimově, burgery i českou klasiku. Hned vedle pak na břehu Olšavy najdete ještě kavárnu **Nová Lucerna**, která stejně jako uherskobrodské podniky připravuje kávu z pražírny Coffeespot a k tomu fajn zákusky i sendviče. Odtud můžete po naučné stezce vystoupat na bělostný novogotický zámek Nový

## víkend na moravě

Světlov. Nebo na protější kopec, kde si užijete neskutečnou atmosféru uprostřed vrchů v sezonním bistro **Na Kopci**, které v dubnu už po šesté otevřelo okénko a nabídlo zákazníkům krásnou a prostornou terasu, kávu od luhačovicke Jizby, limči od Koldokolu, ovocné buchty, sendviče s trhaným masem, burgery nebo netradiční pastrami. Sem se určitě vyplatí dojít, protože krása tohoto koutu republiky je neskutečná.

Z Bojkovic se můžete vydat i na delší výlet, který vám připomene tajemství místních žen, které ožily v knize Kateřiny Tučkové **Žitkovské bohyně**. Obec Žitková leží 11 kilometrů jižně od Bojkovic. Nadechněte se vůně léčivých bylin a zavzpomínejte na sílu žen, kterým byly přisuzovány výjimečné schopnosti.

## ZA HORSKÝMI VÝHLEDY BESKYDY

O něco severněji, uprostřed beskydských kopců, které lákají k návštěvě i v zimě i v létě, leží Velké Karlovice. Projít se můžete pastvinami kolem stavení v horách, kde se ještě stále hospodaří. Teď na jaře vykvétají na okolních loukách vzácné druhy rostlin, mezi kterými uvidíte i orchideje. Ať

se odtud vydáte jakýmkoli směrem, vždy potkáte místo, které si zamilujete. Zkuste ale třeba rozhlednu na vrchu Miloňová a pokochejte se výhledem na Javorníky. Pokud s návštěvou počkáte do podzimu, přivítá vás v obci oblíbený karlovský festival pro milovníky valašské kuchyně. No a když nevydržíte, máme pro vás pár tipů, kam za dobrým jídlem a pitím už teď.

Tak třeba hospoda **Kyčerka** ve stejnojmenném ski resortu nabízí tradiční jídlo a čas od času také víkendovou cimbálovku. Luxus se vším všudy včetně jídla si užijete v **Grandhotelu Tatra**. Kávu a něco sladkého si dejte v podniku **La Šiška**, který přes den funguje jako kavárna a večer jako vinný a koktejlový bar. Valašsko ochutnejte v dřevěné boudičce **Frgály od Bohušky**, která peče i vdolky, věnečky, špičky nebo další sladkosti. Frgály nechybí ani v **Penzionu Pod Pralesem**, kde se nejen dobře najíte, ale i napijete. Vaří tady totiž pivo. Karlovský pivovar svá pohádková piva pojmenovává třeba podle skřítků z nedalekého lesa Razula. Dáte si Pšeňulu, prALEsníka nebo vtIPalka?

Inspiraci na další výlety za dobrým jídlem můžete najít v **Gastromapě Lukáše Hejlíka**. ●



3



## Z REGIONU

# Autobusem mezi Olomoucí a Brnem častěji

t Jan Matoušek  
f Arriva

# U

ž loni Arriva posílila autobusové spojení mezi Brnem a Olomoucí se zastávkou v Prostějově, cestujících nicméně stále přibývá. „Provoz autobusové linky Arriva Express mezi Brnem a Olomoucí jsme se proto rozhodli posílit. V určitých dnech byly špičkové spoje vždy pravidelně vyprodané,“ vysvětluje manažer obchodu Arrivy Jiří Staněk.

„Nejvíce spojů jsme přidali v pondělí, ve čtvrtek, v pátek a v neděli. Celkově jsme od března přidali 16 spojů v každém směru za týden,“ upřesňuje dále Staněk. Znamená to například, že v pondělní ranní špičce autobusy jezdí v půlhodinových intervalech. Z Olomouce tak nově vyjíždějí také

v 5.05 a 6.05, v opačném směru zase přibýly spoje mimo jiné v 6.45 a 7.45. Každý den kromě neděle je ve směru do Brna nově přidán spoj v 8.35 a do Olomouce v 11.15. V neděli pak v obou směrech přibýly tři další spoje, v pátek dokonce pět.

„Cestujícím přinese toto posílení jednak možnost se do autobusu ve špičce vůbec dostat a jednak atraktivnější interval. V nejvyšší přepravní špičce jezdí náš spoj každých 30 minut,“ říká Jiří Staněk. Posílení linky je zatím platné do prázdnin, kdy se vyčerpání kapacit tradičně nižší letní poptávce.

Už loni Arriva na expresní lince mezi Brnem a Olomoucí nasadila nové autobusy Scania Irizar i6S Efficient, které jezdí i na nově přidávaných spojích. Doplnují je také starší autobusy MAN. Na cestující každopádně na palubě vždy čeká toaleta, wi-fi připojení k internetu, klimatizace, zásuvky na 230 V i USB přípojky a polohovatelná sedadla.

Jízdenku na některý ze spojů Arriva Expressu mezi jihomoravskou a hanáckou metropolí je možné koupit v e-shopu nebo přes mobilní aplikaci. Tam jsou cenově nejvý-



hodnější, a ještě dostanete zdarma místenku. Kromě toho je možné jízdenky koupit v kamenných obchodech nebo přímo u řidiče. Tam jsou k dispozici až do vyčerpání kapacity, přičemž není možné v autobuse stát, navíc i u něj lze platit kartou. Cena je ovšem o něco vyšší než při dřívějším elektronickém nákupu.

Využívat je možné rovněž slevy. Například žáci do 18 let s platným žákovským průkazem, stejně jako studenti do 26 let s průkazem ISIC či žákovskou průkazkou nebo senioři nad 65 let jezdí za polovinu ceny. ●



# Pojede vás víc?

Nabízíme hromadnou rezervaci osob v autobusech Arriva Express!

Rezervujte si svou cestu:

[arriva.cz/skupiny](https://arriva.cz/skupiny)



ARRIVA CZ

arriva



NAŠI LIDÉ

# Mým snem je doplout do Hamburku

t Helena Dostalová

f Petr Kozlík

Nejezdí autem, protože nemá rád chaos, který panuje na silnicích. O to víc si **Lumír Běhal** užívá času stráveného na kolejích nebo na vodě. Když před deseti lety přečetl knížku *Mudrc, surfař a byznysmenka*, jeho život nabral úplně jiný směr.



il jsem hodně stereotypně. Měl jsem jistou a pohodovou práci, která mě ale časem přestala naplňovat, a já přicházel domů unavený, bez energie a elánu. Rozhodl jsem se, že začnu žít jinak. Pozitivně,“ říká s úsměvem Lumír Běhal, který je předsedou spolku Posázavský pacifik, pražským převozníkem a strojevodoucí Panterů, moderních elektrických jednotek Arrivy.

A tak jednou přišel domů z práce, otevřel počítač, a protože obdivuje dobu Rakouska-Uherska, začal vyhledávat kurzy němčiny. Jednou týdně dojížděl do Prahy a užíval si nejen nové zkušenosti, ale i krásy hlavního města a to, že alespoň na chvíli opustil „ajzboňáckou“ bublinu, přestože vlaky a stroje miluje od dětství. „Dostal jsem se mezi úplně

jinou skupinu lidí, mladé lidi, cizince. Nemůžu říct, že bych se skvěle naučil německy, ale nakoplo mě to.“

## Na lodi a přívozu jako na chatě

Od Správy železnic se nejdříve přesunul k Arrivě na rychlíkové linky, protože si přál znovu začít jezdit. „Jak

přicházela vlna optimismu, kamarád mi z legrace řekl, že v Praze shánějí kapitány na přívoz. Udělal jsem zkoušky a dostal se znovu do úplně jiného prostředí.“

Ještě než vznikla Štvanická lávka mezi Karlínem a Holešovicemi, jezdil na přívozu tam, teď si od března užívá pohodu mezi Chuchlí a Modřany. „Je to jako na chatě – voda, klid a pozdravy od kapitánů malých jachet i velkých parníků. Většinou spím v chatičce na molu, ráno si uvařím kávu a vychutnávám začátek nového dne. Prostě romantika, kterou jinde nenajdete.“

K lodím má Lumír Běhal blízko i proto, že nevládní auto. „Nechci řídit na silnici, nevyhovuje mi ten chaos. Na vodě i ve vlaku je mi dobře,“ říká.

Místo auta si tak pořídil vlastní historickou loď z roku 1936 z Nizozemska. „Byla to láska na první pohled, a jelikož jsem ji kupoval v době, kdy se mi narodila vnučka, pojmenoval jsem ji po ní.“ Kotví s ní na Císařské louce kousek od železničního mostu. „Někdy ani nevyplouvám a jen si užívám pohody v marině. Při poslouchání zvonkohry z Vyšehradu a pohupování lodi se v podpalubí krásně usíná,“ směje se.

Láska k lodím se ho drží už od dětství, kdy miloval díl Majora Zemana *Loď do Hamburku*. „Bylo v něm všechno – poetika, snění o velkém světě, zaoceánské lodě. Už tehdy jsem si vysnil, že se stanu námořníkem a procestuji svět.“ A i když se z velkých dálek a oceánů stala zatím jen Vltava, jednou by si chtěl svůj dětský sen splnit a na své lodi do Hamburku doplout.

Zatím tam jezdí jen vlakem každoročně obdivovat zaoceánskou

loď *Queen Mary 2*. Letos připluje začátkem srpna, což je pro město vždy velká událost. „Sjíždějí se tam turisté z celého Německa a není se čemu divit – kdo ji viděl majestátně proplouvat pod Labskou filharmonií a slyšel její lodní sirény, ví, o čem mluvím.“

Ještě víc ale miluje Prahu a zmiňuje květnové slavnosti svatého Jana Nepomuckého Navalis, kdy se ke Karlovu mostu sjíždějí poutníci z celého světa, aby zažili historický program, zakončený barokním koncertem na Vltavě.

## Pantery musíme krotit

Město, kam v současnosti jezdí nejčastěji, je ale Plzeň. Protože v sobě objevil touhu po další změně a především výzvě, přeškolil se z motorových vlaků na elektrické jednotky a začal jezdit s Panterem, které Arriva převzala od Českých drah.

„Když jsem dělal kurz na strojevodoucího, ocitl jsem se zpátky mezi mladými kluky. A díky tomu, že jsem se zase učil něco nového, jsem měl pocit, že ještě nestárnou. Slovo důchod úplně nesnáším. Chci se pořád zajímat o svět, a hlavně žít,“ říká Lumír Běhal a dodává, že strojevodoucí Českých drah odvedli při zaškolování skvělou práci, přestože bylo vidět, jak těžce se s těmito vlaky loučí.

„Zachovali se jako profíci a navázali jsme s nimi přátelské vztahy. Při křížování s rychlíky a spěšnými vlaky se vždy pozdravíme. A Panter? Ti jsou úžasní. Jen je musíme trochu krotit, zrychlení při rozjezdu mají neskutečné.“ ●

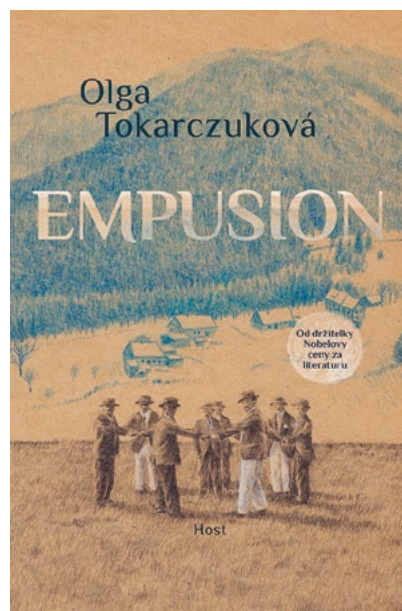


## KNIHY

# Čtení (nejen) na cestu

t Kateřina Čopjaková  
f archiv

Horor od držitelky Nobelovy ceny, detektivka z jižní Moravy od domácí královny žánru nebo původní český komiks podávající výpověď o současném světě. Vybrali jsme pět skvělých knih, u nichž hrozí, že při jejich čtení zapomenete vystoupit z vlaku.

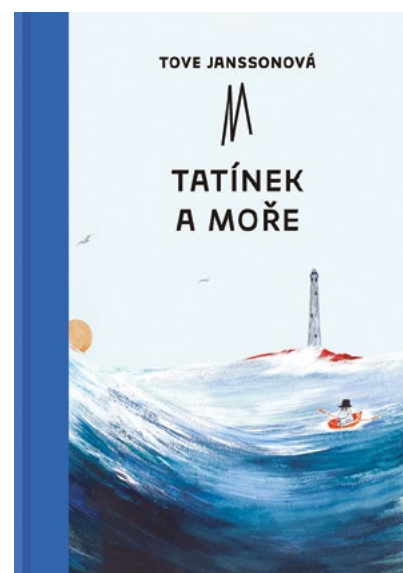


**Empusion**  
(HOST, 2023)

Když nobelistka napíše horor, nelze očekávat žádné béčko. Přesto poslední knize polské spisovatelky Olgy Tokarczukové *Empusion* nechybí napětí ani zlověstnost. Román, kde nepromluví ani jedna žena, zato muži debatují od rána do večera, se odehrává v lázeňském městečku Sokołowsko v době před první světovou válkou, kdy bylo ještě pod německou správou. Tehdy se nazývalo Görbersdorf a sídlilo tam první sanatorium na světě pro pacienty trpící tuberkulózou. Právě zde se potkává devět mužů, kteří postupně mizí. Viníkem je nejen jejich nemoc, ale také nutnost obětovat každoročně jednoho mladíka divoženkám z lesa, aby hranice mezi světy zůstala zachována. Pocit, že se někdo dívá, sílí s každou stránkou. Bezpečí se rozpouští stejně jako rychlé soudy a nastupuje strach. Kdo bude tím vyvoleným princem, kterého rozsápají dračice?

**Tatínek a moře**  
(ARGO, 2024)

Kdo by neznal příběhy z muminiho údolí, kde je každý vítán takový, jaký je, ať už se jedná o drzou Miu, pořouchlého Čenicha nebo naivního Muminka. Pokud hledáte knihu, která bude bavit celou rodinu od těch nejmenších až po dospělé, pak se sérii o roztomilých skřítcích od finské spisovatelky Tove Janssonové nesáhnete vedle. Aktuálně byla v češtině nově vydána čtvrtá kniha série — *Tatínek a moře*, vyprávějící o tom, jak se usilovné přání může rychle změnit v noční můru. Nezní vám to jako vhodné téma pohádky pro děti? Pak máte vlastně pravdu, příběh je z těch muminiích nejtemnější, ale stejně jako ostatní oplývá originálními dějovými zvraty. Navíc původní překlad Libora Štukavce prošel pečlivou revizí a novou, barevnější podobu všem knihám vtiskl Martin Pecina, který je nejen svérázným kuchařem známým z pořadu *Master-Chef*, ale také stylovým grafikem.

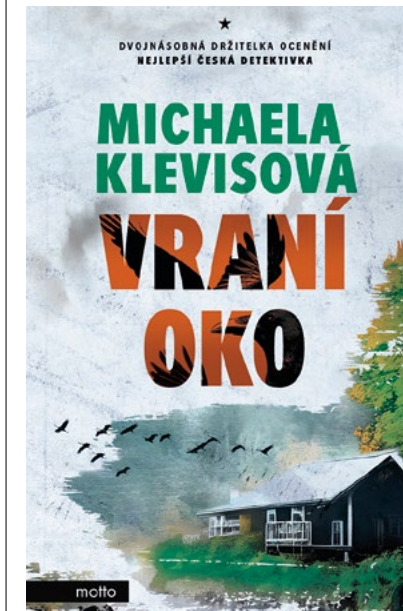
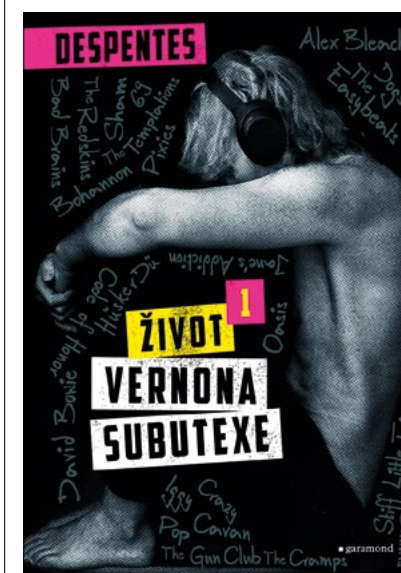


**Srdcovka**  
(PASEKA, 2023)

Milostné vztahy pod mikroskopem, tak by mohl znít podtitul komiksu *Štěpánka Jislové Srdcovka*, za který letos získala hned tři ceny Muriel (jednu za scénář, druhou za nejlepší komiksovou knihu a třetí od České akademie komiksu). Autorka s odzbrojující otevřeností popisuje, jak se jednoho dne rozhodla přijít na to, proč je její milostný život plný špatných konců. Pátrá ve svém dětství, poznamenaném alkoholismem otce a jeho odchodem od rodiny, pitvá svoje dospívání v nultých letech, kdy na ženství měly monopol magazíny pro dívky, až se dostane k osudnému večeru, kdy byla sexuálně zneužita. Ani tehdy ale její cesta nekončí a v analýze pokračuje dál přes psychologické teorie a terapie, aby si nakonec uvědomila, že změna je možná a chyby se nemusejí opakovat. Původní český komiks podávající komplexní výpověď o současném světě, jakých u nás stále mnoho nevyšlo.

**Život Vernona Subutexe**  
(GARAMOND, 2023–2024)

Strhující románová sonda do špíny a hnusu Paříže, kde bez peněz a kontaktů, ale hlavně bez peněz nejste nikdo. Pohotový vtipálek Vernon nejprve musel zavřít svůj krámk s gramodeskami, pak přišel o byt a teď mu nezbývá než obrážet známé, kteří jej z nostalgie nechají přespat. Na své nekonečné odyseji za teplou postelí nedobrovolně získává vhled do současných životů svých bývalých milenek a kumpánů. Ze snů kdysi mladých lidí zůstaly většinou trosky a Vernon si to pro sebe trefně glosuje. S každým dalším hrdinou, charakterizovaným hudbou, kterou poslouchá, a drogami, které bere, se do příběhu dostává další současné téma. Autorka Virginie Despentesová je přesvědčivá vypravěčka, která má odžito — živila se jako prostitutka, hudební publicistka nebo kritička pornofilmů. Její sarkasmus, ale také empatie jsou nakažlivé a z románové trilogie dělají koncentrovanou lidskou komedii 21. století.



**Vraní oko**  
(MOTTO, 2023)

Už žádné temné šumavské hvozdy a městské periferie, ale slunečná jižní Morava je dějištěm nové detektivky *Vraní oko* domácí královny žánru Michaely Klevisové. Osmý díl série s oblíbeným detektivem Josefem Bergmanem čtenáře zavede do mokřadů, kde hnízdí ohrožení ptáci, lesů, kde omamně voní bylinky, a mezi rodiny, ve kterých tlí nejedno tajemství. Autorce je bližší postupné budování atmosféry a soustředění se na psychologii postav než praxe drsné školy, přesto jsou v příběhu spáchány hned tři vraždy. Navzdory pozvolnějšimu začátku napínavých situací přibývá a v druhé polovině už knihu nelze odložit. Samotné odhalení pachatele je pak opravdovým překvapením. ●

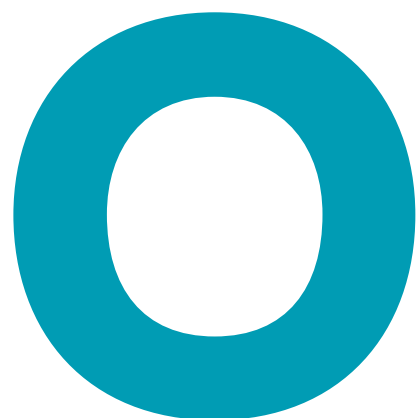


## HISTORIE

# Ohromující div světa

t Jan A. Novák f Martin Huf, Irena Stangierska

Naše země geografickými „nej“ zrovna neoplývá: nemáme velehory, veletoky, velká jezera, o mořích, ledovcích či deštných pralesech ani nemluvě. Málokdo ale ví, že jeden světový rekord se v Česku přece jen najít dá. Je to nejhlubší zatopená propast na světě. A nejlepší na ní je, že je bezdná, protože navzdory nemalému úsilí se zatím nikomu nepodařilo dosáhnout jejího dna.



Hranické propasti nedaleko moravských lázní Teplice nad Bečvou vypráví stará pověst, že vznikla, když se tu propadl hrad jakéhosi loupeživého rytíře. Ke svým hříchům nakonec přidal únos a znásilnění sousedovy dcery, takže pohár trpělivosti pekla přetekl a pohltilo jej i s jeho sídlem.

Dávná historka má překvapivě blízko k vědeckému vysvětlení, protože propast opravdu vznikla, když se tu

propadl povrch země. Ani to peklo nejde tak úplně vyloučit, protože do jezírka na dně vyvěrá z neznámých hlubin teplá voda – a kde jinde se mohla ohřát než u kotlů, v nichž se vaří hříšníci. Přízrak prokletého rytíře na ohnivém koni tu prý můžete potkat dodnes. Jiná pověst tvrdí, že se tady do země propadl kočár jedoucí na křtině, kde měl být kmotrem ďábel. Propast nikdy neměla dobrou pověst, protože – stejně jako ve známější Macoše – v ní odjakživa končili sebevrazi i oběti zločinů. Možná i proto nikdy neměla pořádné jméno. Dodnes jí někteří lidé říkají Macůška nebo Kmotrova díra.

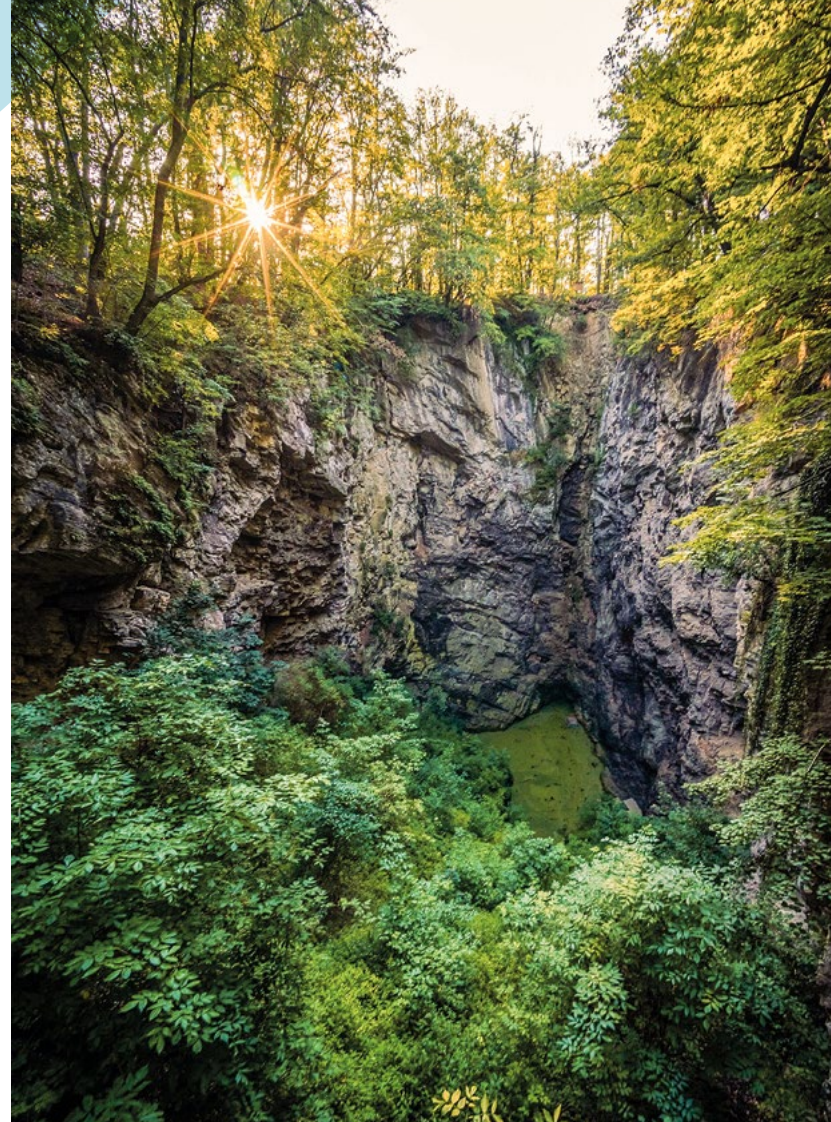
## Jáma, do níž hrozno hleděti

Propast zakreslil Jan Amos Komenský na své mapě Moravy z roku 1626 a mimochodem se jí tak postaral o další rekord: jde o nejstarší zanesení kra-

sového útvaru na našem území do mapy. Na první pohled má Hranická propast do impozantní krásy Macochy dost daleko a také turistů tu potkáte mnohem méně. Její jícen ohraničují tři kolmé stěny, zatímco čtvrtá umožňuje poměrně pohodlný sestup do hloubky 69 metrů (což ovšem cedule na zábradlí nahoře přísně zakazují). Dole je hladina malého jezírka.

Zdánlivě nic nenasvědčuje tomu, že se pod jeho hladinou ukrývá tajemství, na němž si vylámala zuby nejmodernější technika používaná pro podmořský výzkum. Jen kovová deska zasazená ve stěně u ústí propasti vypovídá o tom, že snaha dosáhnout dna si už vybrala daň v podobě lidského života. V roce 1986 tu při jednom z výzkumných ponorů zahynul speleopotápeč Antonín Ševčík.

První záznam o pokusu změřit hloubku jezírka pochází z roku 1586. Tehdy vydal moravský zemský lékař



Tomáš Jordán z Klausenburku spis nazvaný *Knihy o vodách hojitedlných neb Teplicech moravských*, v němž se zabývá i Hranickou propastí. Správně si totiž povšiml, že v jezírku není obyčejná voda, ale termální minerálka. Popisuje toto místo jako „jámu, do níž hrozno hleděti“ a zmiňuje se o muži, „kterýž nyní v sedmdesáti letech jest, za své mladosti se v jezírku potápěl, protože byl dobrý plavec a chtěl jeho dna dosáhnouti. To se mu však nepodařilo.“

Pověsti o bezednosti zdánlivě vzaly za své roku 1903, kdy místní učitel Josef Šindel spustil pod hladinu olovnicí a ta zastavila v hloubce 36 metrů. Když však chtěli toto místo v 60. letech prozkoumat amatérští potápěči, nenašli

dno ani ve čtyřiceti metrech – šachta ubíhala dál do temné hlubiny šikmo pod skalnatou stěnu. Další expedice přinášely stejný poznatek z postupně stále větších hloubek: z 60, 80 a bezmála 90 metrů. Dno nikde!

## S heliem do hlubin

V roce 1980 se Jiří Pogoda ponořil s dýchacím přístrojem do hloubky přibližně 50 metrů a zpoza skalního převisu spustil sondu, která se zastavila až v hloubce 260 metrů. To představovalo velkou výzvu pro další výzkum. Společně s 69 metry nad hladinou by Hranická propast měřila 329 metrů a stala by se československou jedničkou. Pozdější výzkumy toto

měření zpochybnily. Ne že by propast nebyla tak hluboká, ale její průběh patrně nedovoluje z tehdejšího Pogodova stanoviště spustit kolmou sondu do takové hloubky. Jiří Pogoda ale oponoval, že sonda měla konstrukci, která jí umožňovala sestupovat šikmo.

Každopádně už tehdy bylo zřejmé, že jde opravdu o nejhlubší propast u nás a současně i o nejhlubší jezero. Ale vzduchové přístroje hlubší ponory neumožňují, protože dusík obsažený ve vzduchu pod tlakem v hloubce otupuje smysly potápěče a při výstupu způsobuje smrtící embolii (takzvanou kesonovou nemoc).

V roce 1981 se proto potápěči Lubomír Benýšek a Fraňo Travěnc rozhodli pro kompromis: běžný potápěčský přístroj naplnili směsí kyslíku, dusíku a helia. Dosáhli rekordní hloubky 110 metrů, nikoliv však dna. A stejně se vedlo i belgickému potápěči Michelu Pauwelowi, který se v 90. letech spustil s heliem nejdříve do 132 metrů a později do 155 metrů. Zatím nejhlubší ponor člověka se v Hranické propasti uskutečnil roku 2015, kdy polský potápěč Krzysztof Starnawski dosáhl hloubky 265 metrů.

Později potápěči umístili do hloubky 10 metrů ponornou kabinu, která má ulehčit dlouhé dekompresní zastávky po návratu z velkých hloubek. I jen několik málo minut ve velké hloubce vyžaduje pomalý výstup se zastávkami trvajících dlouhé hodiny, během nichž plyny pomalu unikají z krve potápěče.

## Světový rekord robota

Hlouběji to nešlo ani s heliem, jeskyňáři se přesto vzdát nechtěli. Už v roce 1995 belgičtí potápěči zařídili zapůjčení dálkově ovládaného stroje



Hyball, který se používá při těžbě fosilních paliv pod mořem. V Hranické propasti uskutečnil několik ponorů, z nichž při posledním se mu podařilo dosáhnout hloubky 205 metrů. Průzkum měl dramatický průběh, protože stroj ohrožovaly kmeny napadající do propasti a jeho kabel se zamotal do zbytků jeskyňářských lan.

Místo Hyballu roku 2016 nastoupil podmořský dron Gral a roku 2022 jeho „kolega“ UX-1Neo od maďarské společnosti UNEXMIN GeoRobotics. Má tvar koule o metrovém průměru a váží metrů. Je určený především pro průzkum zatopených důlních děl, takže Hranická propast je pro něj jak dělaná. Nebyla to jeho první taková akce: kromě dolů už zkoumal také maďarskou jeskyni Jánose Molnára, která je rovněž zaplněná teplou minerální vodou.

Dne 1. srpna 2022 se UX-1Neo v Hranické propasti dostal ještě o 40 metrů hlouběji než jeho předchůdci – až do 450 metrů. Definitivně tak na druhé místo odsunul italskou propast Pozzo del Merro, která

doteď držela prvenství se 392 metry hloubky. I se suchou částí hlubokou 69,5 metru má nyní Hranická propast 519,5 metru, a drží tedy světový rekord, o který hned tak nepřijde, protože ani při tomto ponoru robot nenašel dno. Jím pořízené záběry z největší dosažené hloubky totiž i tady ukazují svislou šachtu, jejíž konec se ztrácí v neznámých hlubinách.

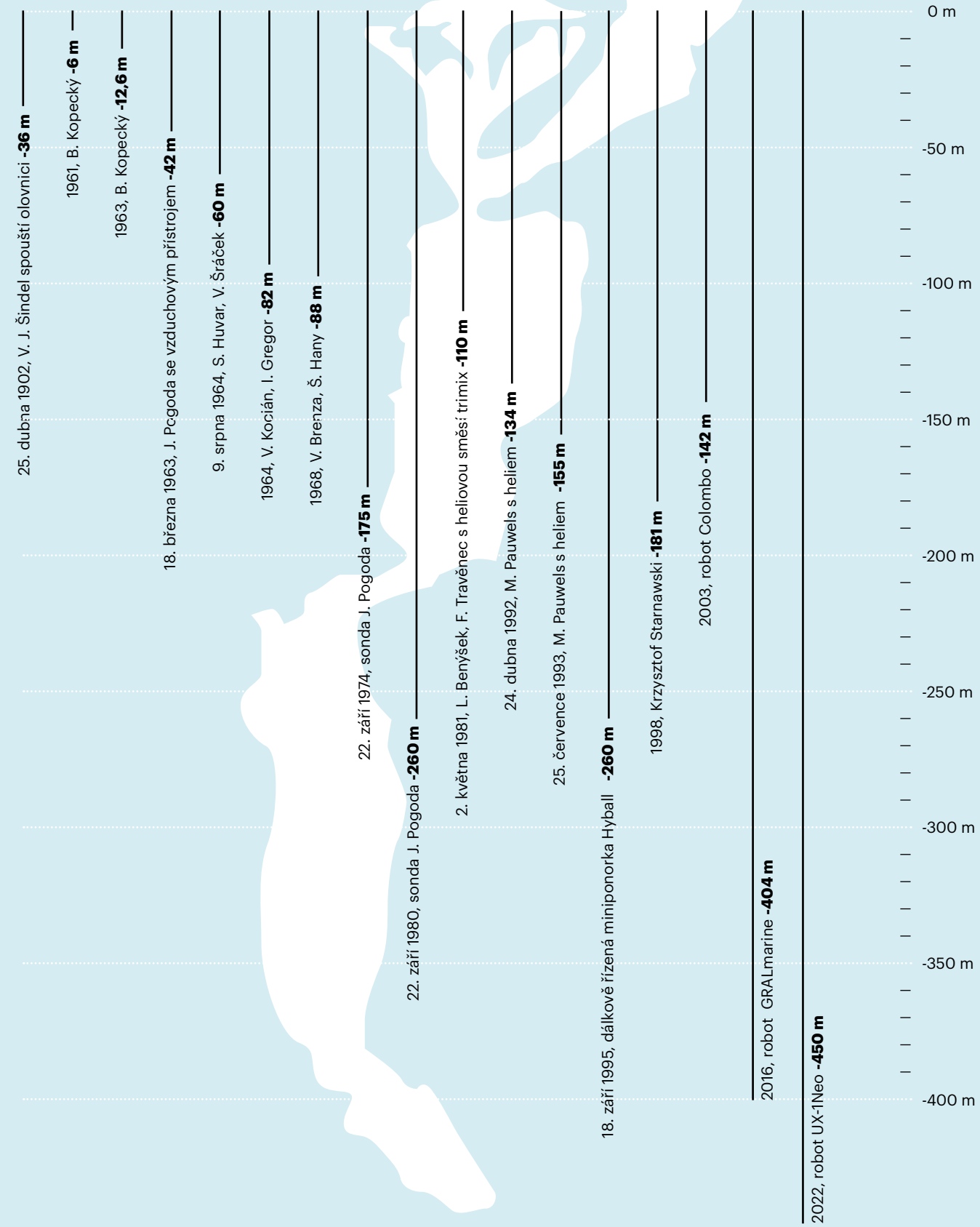
Ale nešlo jen o hloubkový rekord. Stroj byl také vybaven kamerami, sonarem a dalšími senzory, které získaly údaje umožňující sestavit trojrozměrný model propasti. Šlo o mezinárodní akci, na níž se kromě českých speleologů podíleli také odborníci z Maďarska, Portugalska a Srbska. Dosažená hloubka představovala rekord i pro UX-1Neo, ale jeho tým se s tím nehodlá spokojit. Plánují stavbu pokročilejšího stroje UX-2Neo. „Měl by dosáhnout hloubky 1,5 kilometru, protože někde tam je předpokládané dno Hranické propasti,“ píše se na webu společnosti. Nechybí ale teorie, podle kterých ani tam dno ještě není.

### Jeskyně smrti

Kras u Hranic je jiný než třeba Moravský nebo Český kras. Jde o vápencové pohoří pohřbené pod mladšími horninami, takže z něho vyčnívají na povrch jen nejvyšší vrcholky. Z toho vyplývají i možné rozměry propasti. Ale je tu ještě podstatnější rozdíl: zatímco v běžném krasu jeskyně vytváří povrchová voda s atmosférickým oxidem uhličitým, tady z hlubin vyrážejí teplé minerálky s tímto plynem. A to z opravdu velkých hloubek, protože obsah izotopů helia prozrazuje, že pocházejí z rozmezí mezi zemskou kůrou a svrchním pláštěm Země – a to je okolo 40 kilometrů hloubky.

Pokud se pozorně zadíváte na hladinu Bečvy poblíž propasti, na mnoha místech uvidíte, jak ze dna unikají bublinky oxidu uhličitého. Minerálka s plynem má na svědomí i další místní raritu: Zbrašovské aragonitové jeskyně na druhém břehu řeky. Plyn v některých částech jeskyň tvoří neviditelná jezera, o to zrádnější, že jejich hladina se mění v závislosti na atmosférickém tlaku a dalších okolnostech. Jméno jedné partie Jeskyně smrti není žádná básnická nadsázka. Právě zde kdysi zahynul jeden z objevitelů těchto jeskyň, Čeněk Chromý.

Minerálka a plyny jsou i v Hranické propasti, která je nejspíš se Zbrašovskými aragonitovými jeskyněmi nějak propojená. Díky vulkanickému původu má zdejší voda stálou teplotu okolo 16 stupňů. Potápěči objevili ve stěnách propasti vývěry teplé minerálky, obsahující izotopy plynů pocházejících z velké hloubky. To může naznačovat i existenci dalších šachet paralelních s Hranickou propastí. ●





# Než vlak vyjede

t Helena Dostalová  
f Daniel Hamerník

Ještě před tím, než vlak opustí depo, čeká strojvedoucího řada úkonů nejen uvnitř soupravy, ale i kolem ní.

# 1



Strojvedoucí přichází k vlaku tři čtvrtě hodiny před vyjetím. Nejprve jej omrkne zvenku po technické stránce, zkontroluje provozní náplně a poté vstupuje do interiéru, kde ho čeká postupné spouštění jednotky. Během toho přichází průvodčí, kterému před směnou stačí ve vlaku strávit 20 minut. Co všechno je potřeba před cestou udělat? To nám na jednotce Siemens 642 Desiro ukázal strojvedoucí Emil Kania a průvodčí Riccardo Cucchiarini.

Po vstupu do jednotky kontroluje strojvedoucí teplotu a množství chladicí kapaliny, aby bylo možné vlak nastartovat. Teplota musí dosáhnout 20 stupňů.



# 2

QR kódy v kabině vlaku slouží strojvedoucím ke sledování závad a jejich oprav. Pomocí QR kódu se zadávají také informace při odstavování vozidla.



Externí zdroj, na který je vozidlo zejména v zimních měsících napojeno, chrání kapaliny před zamrznutím a zahřívá vlak na provozní teplotu.



Hladina motorového oleje se určuje podobně jako u automobilu. „Měrka je ale mnohem delší, tak musím dávat pozor na projíždějící vlaky,“ směje se Emil Kania.

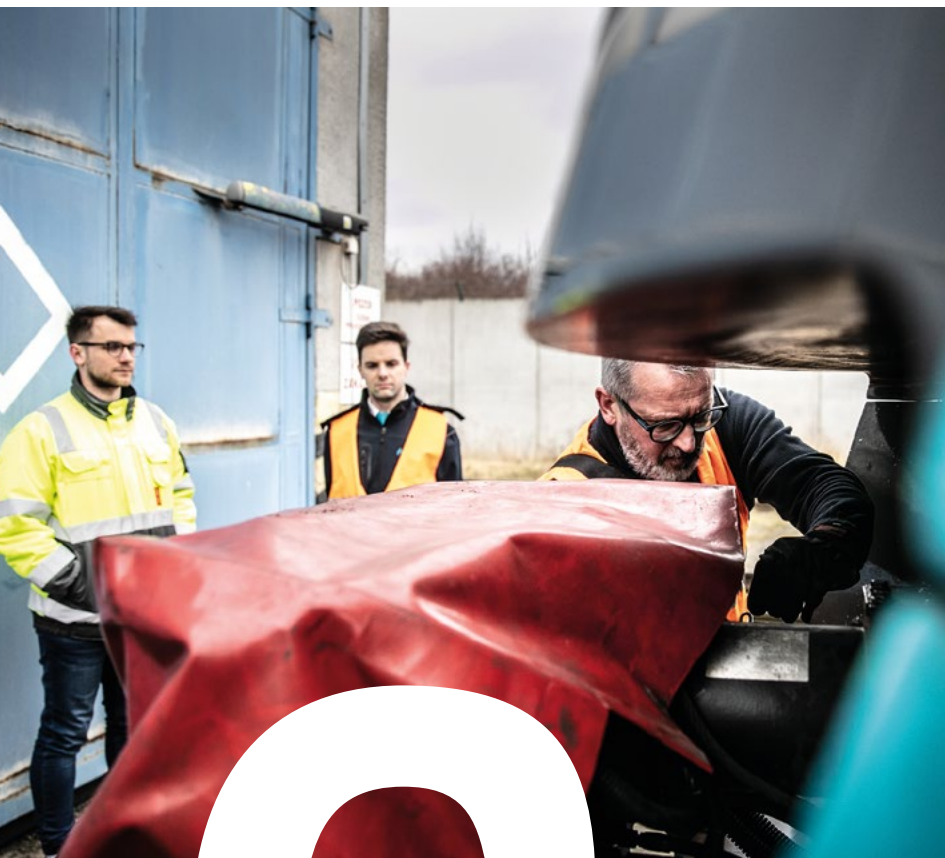


# 4

Před jízdou i po jejím skončení kontroluje strojvedoucí množství provozních kapalin, tedy hydraulického oleje, nafty nebo vody. Na jednotce Siemens jsou dva agregáty, proto ho vše čeká dvakrát.

# 5





Tento vlak tvoří pouze jedna jednotka, proto strojvedoucí v tomto případě hlídá jen důkladné zakrytí spřáhla, aby se do něj nedostala voda nebo sníh. Pokud se během cesty připojuje, testuje také jeho funkčnost.

Ve chvíli, kdy je vlak dostatečně zahřátý, aby se mohl nastartovat, může být odpojen od externího zdroje a strojvedoucí se přemísťuje k dalším kontrolním bodům v kabině.

# 8



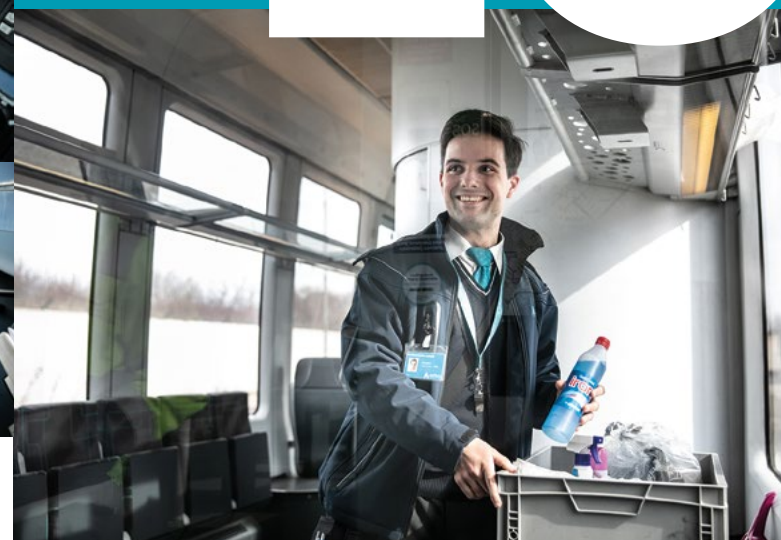
V menu na ovládacím panelu Desira se strojvedoucímu zobrazují jednotlivá hlášení o tlaku, brzdách nebo celkovém stavu vlaku.



Po nastartování čeká strojvedoucí na to, až tlak v brzdovém a napájecím potrubí vystoupá na požadovanou hodnotu. Mezitím zkontroluje interiér vlaku. Po natlakování přichází se simulací jízdy na řadu test brzd, včetně záchranné a brzd u cestujících. Po této zkoušce je jednotka připravena k jízdě.

Průvodčí má za úkol zkontrolovat nejen sebe a vše, co potřebuje ke své práci, ale také čistotu vlaku. Doplnuje hygienické potřeby na toaletách a případně prostředky na úklid. Na starost má i papírové ukazatele směru a cílové stanice, případně další informační tabule.

# 10





# Pokračování příště

t Pavel Renčín

i Michal Chodanič

Rozhlížela se po nádraží, chladném a odtažitém místě plném proudících lidí. Bylo jich moře a jeho proudy se proplétaly jako hladové barakudy. Vůbec se jí nechtělo do toho moře vstoupit a nechat se jím unášet k cíli. Zachvěla se. Listopadový vzduch byl ledový a vlhké teplo vlakového kupé, které ji ještě před chvílí dusilo, ten kontrast jen zvýšilo. Pokusila se překonat nejistotu, jak se to mimoděk naučila od mámy. Dlouhý nádech, narovnat šíji, pozvednout bradu a vykročit do prostoru. Výdech. Vždycky si věděla rady... máma. A když odešla, změnil se celý svět.

Dveře vlaku jí za zády zasyčely a s osudovou neodvratností se zavřely. Jen lehkou tašku přes rameno, přecházela po peronu pražského Masarykova nádraží, který se náhle zaplnil hlasy a zvuky. Pohlédla na hodinky a mlčky kývla. Dost času dát si někde kafe.

Nejkratší cestou z nádraží. Boty s podpatky klouzaly na mrznoucích

kočičích hlavách. Skvělej nápad. Co si ale měla vzít na sebe? Jak se na takovouhle věc připravit? Chtěla vypadat dost hezky na to, aby se cítila dobře, ale ačkoli to často zabíralo, dnes ne.

Přestože bylo stěží pět hodin, Prahu už přikryla tma, která v zimě snad neodcházela. Lezavá, vlhká tma a ledové mrholení, které ulpívalo na všem. Chytalo se na řasách a vytvářelo kapičky připomínající slzy. Slzy visící nad očima.

Řekla si, že nějaký čas zabije procházkou přes Vrchlického sady před hlavním nádražím. Když si to ve vlaku prohlížela v aplikaci s mapami, vypadalo to hezky. Zeleně. Teď, když míjela lavičky, u kterých se poflakovali bezdomovci, z toho už tak nadšená nebyla. Kabelku si tiskla pod paži a v duchu si nadávala. Do háje, co tady vůbec dělá? Proč sem jezdila...

Blížila se k Václaváku a cítila, jak jí vlhnou vlasy. Zelený neonový nápis si ji přitáhl jako můru. Café bar. Tak jo. To se hodí, stejně má ještě čas. Zapadla do zšeřelého lokálu. Pro turisty to nebylo dost nóbl, pro obvyklou klientelu bylo evidentně brzo, ale ani tak tu nebylo prázdno. Rychlým pohledem přelétla od stolků k vysokým židlím a samotnému baru. Budu vypadat jak... ale už se dala do pohybu. Usedla až na samý konec barového pultu a opřela se o dřevo rukama, námořník vyhlížející z paluby lodi.

Přiletěl kormorán v bílé košili a nabídl jí lístek. Aniž se na něj podívala, objednala si. Samozřejmě inteligentně. „Dala bych si kafe. A... nějaký alkohol, asi...“

„Jako alžír třeba? S vaječňákem? Nebo radši s baileys?“ dělal si v tom pořádek barman.

„Víte co, dám si jenom preso.“

„Takže jen preso.“

„Jo, preso a panáka vodky a nekoukejte se na mě takhle,“ rezignovala.

Kormorán ani nehlesl a odletěl, přece jen dělat v zapadlém baru mezi hlavákem a Václavákem člověka zocelí.

Zalovila v kabelce a vytáhla knihu, kterou položila před sebe na stůl. Byla od spisovatele. Jak už knihy bývají. Normální, ani moc velká, ani moc malá. Ani tlustá, ani tenká. A přitom to byla *ta kniha*. Kniha, jejíž každý detail znala líp než svou občanku. Nedívala se na ni, jen na ní měla položené ruce. Dotýkala se jí břišky prstů, které pulzovaly, jako by laskala živé zvíře. Nebezpečné, krásné, podivuhodné i nenáviděné zvíře.

Otevřela ji a zkontrolovala, že tam to věnování pořád je.

*Milované Alence,*

... (pokračování příště)

A pak ještě telefonní číslo.

Kolikrát to přečetla. Kolikrát se ho dotýkala.

Ani si nevšimla, kdy dorazilo preso. Vysrkla ho nadvakrát. Panák do sebe koplá najednou, aby co nejméně cítila palčivou chuť. Z vodky se jí dělalo špatně, ale dneska ji potřebovala. Tekutina prolétla kolem, byla pryč, zbyl jen oheň v krku a toužebné očekávání přílivu odvahy. Přece se teď nevrátí. Chvilí zvažovala, jestli by bylo příliš trapné dát si druhou. Bylo.

Zaplatila a vyloupla se zpátky do sychravé tmy venku. Bylo možné, aby se za tu chvíli ještě víc ochladilo?

Václavák byl rozzářený světlem, tak jak si ho pamatovala z těch několika dosavadních nočních návštěv Prahy. Nikdy předtím tu ale nebyla sama. Pokřikující skupina cizinců. Nějaká rodinka nabalených Arabů. Spěchající kravatáci se skelnými očima. Nějaká zubožená paní k ní zamířila





s čepicí třpytící se pár drobnými. Utekla jí. Připadala si pořád víc ztracená. Rozhlédla se a zkontrolovala mobil; knihkupectví, ve kterém za deset minut začínala jeho autogramiáda, bylo zhruba v půlce náměstí. Dobře.

Courala se dolů po Václaváku. Snažila se jít co nejpomaleji, ještě zpomalit už by znamenalo couvat, a najednou byla na místě. Přestože zbývalo několik minut, bylo vidět, že uvnitř už je docela plno. Aby ne, pomyslela si s hořkostí: slavný spisovatel křtí svůj nejnovější román. Bylo těžké ten fakt nezaznamenat. Reklama v časopisu. Rozhovor, který zaslechla v rádiu. Sousedka říkala, že ho zahlédla i v televizi na ČT art. Cestou z nádraží minula několik vitrín, ze kterých se na ni smála jeho tvář. Jako by ji tak dobře neznala.

Teď se choulila za výlohou knihkupectví, přitahována k němu jako můra ke světlu, skleněnou stěnu žárovky ale překonat nedokázala. Byl uvnitř. Zahlédla ho a přišlo jí, že se podíval přímo na ni.

Přepadl ji nával paniky, málem se otočila a utekla, v poslední chvíli se ale ovládla. Zhluboka dýchala. Jestli uteče dneska, tak už to neudělá nikdy. Byl pohledný? Pořád. Navíc charismatický. Úsměvy létaly na všechny strany. Šedé oči za výraznými brýlemi byly stále živé a neklidné. Nic jiného nevnímala, lidé sedící na židličkách rozložených mezi regály s knihami se jí rozostřovali. Byl jen on a všichni kolem jen kompars.

Nechtěla vkročit dovnitř, nechtěla se tlačit s těmi cizími lidmi. Čekala, zatímco četl ukázkou z nového románu. Po půlhodině už byla úplně zkrehlá, celá se třásla, a v teplém žlutém knihkupectví za sklem si právě on se slavným hercem tůkli šampaňským

a rozesmátě pokřtili jeho nejnovější knihu. Začala autogramiáda, špalíř lidí ho skoro zakryl, zatímco podepisoval desítky a desítky knížek.

A potom postupně všichni odcházeli. Nemohla tam teď vpadnout, chtěla... musela počkat, až odejde i ten poslední. Teprve pak, celá zmrzlá, vstoupila dovnitř.

„Slečno, už jsme skončili, nezlobte se, ale normální zavíračka byla už před hodinou,“ obul se do ní nepřijemný chlápek z ostrahy knihkupectví.

„Ale já...“ drkotala zuby a chytala se stěbla. „Já potřebuju s panem...“

„To jste měla přijít dřív. Nezlobte se,“ velmi asertivně ji strkal za loket ven z krámu.

Měla chuť se vytrhnout, snažila se zachytit jeho pohled, ale on se věnoval rozhovoru se svým nakladatelem. Chtěla zavolat, ale dřív, než se nadála, byla venku a skleněné dveře za ní zapadly.

V první chvíli nevěděla, jestli má začít křičet, nebo plakat. Zaplavila ji zlost. Zlost na sebe samu. Na celý tenhle pitomý nápad! Kráva blbě. Zhroutila se zády na výlohu a opřela se o ni. Cítila, jak se jí vlhké, zplihlé vlasy lepí na hlavu. Dívala se na špičky lakovaných bot a bála se pohnout, protože jí připadalo, že stojí nad propastí. Už to nevydržela a začala brečet.

Vrzly dveře, někdo vyšel ven. Odvrátila hlavu, nechtěla, aby viděl její slzy. Aby se jí kdokoli na cokoli ptal. Někde vedle se ozvalo cvaknutí zapalovače a v šeru se rozžal karbunkl cigarety. Pomalu jí docházelo, že silueta má tu správnou výšku, světla Václaváku se odrazila ve sklech brýlí. Byl to on.

Hmátla do záňadří a stiskla knížku, jako by jí mohla dodat odvahu. Nedočkala promluvit.

Otočil se k ní a pohlédl na ni. Hleděli na sebe a ona zmrzená v okamžiku čekala, jestli ji pozná. Jasně že to bylo nesmyslné a bláhové, romantické a hloupé, když, jak si teď v šoku uvědomila, něco podobného celou dobu čekala.

Jeho milé oči se na ni smály. „Můžu vám nabídnout cigaretu?“

Držela před sebou tu knížku jako Bibli, jako by se za ni mohla schovat.

Zvedl obočí. Poznal svou knihu a sáhl po ní. Jemně ji vytáhl z jejích zkrchlých prstů.

„Fakt? To jste mi udělala radost. Tahle je moje první... tou to tehdy všechno začalo. Celé moje psaní.“ Obrátil ji v ruce. „Komu ji můžu věnovat?“ zeptal se, zatímco knížku otvíral. Vzápětí si ale všiml, že už jedno věnování obsahuje.

Bylo skoro vidět, jak dlouho té vzpomínce trvalo, aby se přes všechna ta léta prodrala na povrch.

„Do poslední chvíle věřila tomu, že se jednou vrátíš a to pokračování dopíšeš, tati.“

Šedé oči se rozšířily, jak je uštklo překvapení a po děsivě dlouhých sekundách i pochopení. Stáli tam vedle sebe, on a ona, a ani jeden z nich se dlouhé minuty nepohnul, dvě zmrzlé sochy lapené v okamžiku, zatímco Václavák kolem bublal probouzejícím se nočním životem. Ve světle lamp se z nebe snášely první letošní vločky. Byly obrovské, nadýchané. A takovým smutným způsobem krásné. ●



## Pavel Renčín

Od konce 90. let, kdy debutoval prvními povídkami, se jeho jméno pravidelně objevuje v předních antologiích fantastického žánru. Jeho tvorba zahrnuje především městskou fantasy, stále silněji v ní ale zaznívá hlas realismu a hororu.

První román Nepohádka vyšel v roce 2004, Jméno korábu v roce 2007. V letech 2008–2011 Renčín publikoval fantasy trilogii Městské války, skládající se z románů Zlatý kříž, Runový meč a Věk nenávisti. V roce 2009 vyšel výběr nejlepších Renčínových povídek ve sborníku Beton, kosti a sny a v roce 2010 vyšel knižně Labyrint, internetový román psaný spolu se čtenáři, který se stal jakousi předehrou k trilogii Městské války.

Hororový román Vězněná, inspirovaný skutečnou událostí ze šumavského pohraničí, byl Akademií science-fiction, fantasy a hororu oceněn jako nejlepší původní česká a slovenská kniha roku 2015. Thriller Klub vrahů je devátou autorovou knihou.





## Čočková pomazánka à la hummus

200 g ČOČKY  
2 cl OLIVOVÉHO NEBO SEZAMOVÉHO OLEJE  
ŠŤÁVA Z ½ CITRONU  
½ STROUŽKU ČESNEKU  
SŮL DLE CHUTI, ČERSTVÝ PEPŘ, PAŽITKA

Čočku bez předchozího namáčení povaříme zhruba 10 minut v neosolené vodě. Scedíme a vychladíme. Společně se všemi ingrediencemi kromě pažitky rozmixujeme a uložíme do chladu. Nejsemno nasekanou pažitku přidáme do pomazánky chvíli předtím, než vyrazíme na cestu. Přibalit můžeme čerstvý kváskový chléb nebo jakékoli pečivo či tyčinky.



## Sendvič s trhaným masem (8 porcí)

Tento recept vám možná zabere trochu víc času a v případě ředkviček i plánování na víc dní dopředu, nemusíte ho ale zdaleka využít jen na cesty. Skvěle se hodí na večeri s rodinou i přáteli. A pokud se vám nebude chtít péct do-

máci briošku, vystačíte si i s kvalitním pečivem.

### CELOZRNNÁ BRIOŠKA

500 g CELOZRNNÉ PŠENIČNÉ NEBO ŠPALDOVÉ MOUKY  
30 g SUŠENÉHO DROŽDÍ  
2 VEJCE  
130 g VLAŽNÉHO MLÉKA  
15 g SOLI  
10 g KRYSTALOVÉHO CUKRU  
30 g ZAKYSANÉ SMETANY  
125 g ZMĚKLÉHO MÁSLA

Všechny suroviny kromě másla vymícháme do hladkého těsta. Máslo přidáme až na dvakrát na závěr. Těsto přendáme do hranaté pečicí formy, ideálně na toastový chléb, a necháme půl hodiny kynout. Potom pečeme 40 minut na 175 stupňů. Necháme zchladnout a nakrájíme na plátky.

### TRHANÉ MASO

Vepřovou plec (1 kg) osolíme a opeříme, opečeme na oleji po všech stranách dozlatova, přendáme na pekáč, přidáme tymián a rozmarýn, přiklopíme a pečeme pomalu na 85 stupňů ideálně přes noc nebo alespoň sedm hodin.

### ŘEDKVIČKY

Celé ředkvičky omyjeme a osušíme, vložíme do zipového nebo vakuovacího sáčku a přidáme množství soli odpovídající 3 % jejich hmotnosti. Promícháme a ideálně bez přístupu vzduchu necháme zhruba čtyři dny kvasit při pokojové teplotě. Zkvasí pomocí vlastní šťávy do tmavě červené barvy.

### ZAKYSANÁ SMETANA

Smetanu (33 %) zahřejeme na pokojovou teplotu. Na půl litru smetany přidáme polévkovou lžici podmáslí

a 24 hodin necháme zakryté zksat při pokojové teplotě. Zakysanou smetanu před použitím dochutíme solí a pepřem. Samozřejmě lze použít i kupovanou.

Na sendvič nanese smetanu, trhané maso, ředkvičky, případně jakékoliv čerstvé bylinky, přiklopíme druhým plátkem pečiva a můžeme vyrazit.

## Proteinová čokoládová tyčinka (cca 10 porcí)

400 g TMAVÉ ČOKOLÁDY (ALESPOŇ 65 % KAKAA)  
200 g 33 % SMETANY  
20 g MÁSLA  
20 g MEDU  
10 g QUINOY  
10 g SEZAMOVÝCH SEMÍNEK  
10 g DÝŇOVÝCH SEMÍNEK  
10 g MANDLÍ  
20 g KUKUŘIČNÝCH LUPÍNKŮ

Smetanu přivedeme k varu, horkou nalijeme na čokoládu a pečlivě vymícháme do hladké směsi, přidáme med a nakonec vmícháme máslo. Quinou vaříme cca 10 minut v neosolené vodě, scedíme a vychladíme. Ořechy a semínka opečeme opatrně na suché pánvi, aby se nespálily, na dotek rukou nesmí být výrazně horké. Směs včetně kukuřičných lupínek a quinoy přidáme do čokoládové směsi, rychle zamícháme, přendáme do formiček nebo hranaté nádoby a přes noc vychladíme v ledničce. Potom nakrájíme na porce nebo vyndáme z formiček. P. S. Tenhle recept jsme ochutnali a je fakt boží.

# Svačte stylově jako šéfkuchař

t & f Helena Dostalová

Někdy si ve vlaku vystačíme se sáčkem oříšků, sušenkami nebo ovocem. Zkuste si ale udělat radost svačinou, za kterou uvidíte kus své práce a ještě si pochutnáte. Recepty, jimiž se můžete blýsknout nejen na cestách, pro vás vytvořil šéfkuchař trutnovské restaurace Vejmrda Tomáš Levý.

Tomáš Levý před lety najezdil vlakem mezi Prahou a Tatrami kolem 40 tisíc kilometrů a tenhle způsob cestování využívá dodnes. „Na dnešní zrychlenou dobu mi vlak přijde jako skvělý dopravní prostředek,“ říká. Díky častým cestám si tak docela dobře dokáže představit, jak taková svačina přijde k duhu. O to víc, když je stylová. Protože jeho rodiče měli rádi tradice, vzpomíná z dětství na evergreen v podobě řízku do chleba. Teď už při cestách raději sahá po lehčích pokrmech.

„Pro cestující Arrivy jsem připravil recept na sendvič s trhaným masem, čočkovou pomazánku à la hummus a proteinovou tyčinku, která sice není možná úplně až tak zdravá, ale zato je plná energie. Vlastně je to trochu prasárna, ale já jsem extrémně na sladké,“ směje se Tomáš Levý.

## Tomáš Levý

Mnoho let pracoval ve vyhlášených podnicích jako Kampa Park, Café Fara nebo Atmosphere. Stál u zrodu pražské restaurace La Degustation, držitelky michelinské hvězdy, a ocitl se ve společnosti nejlepších kuchařů, kteří udávají gastronomické trendy v Česku.

Po více než 18 letech se z cest vrátil na rodnou hroudu a před dvěma lety otevřel trutnovskou restauraci Vejmrda, která se rychle stala vyhledávaným cílem mnoha gurmánů. Protože je hrdý na to, že je český kuchař, připravuje především českou kuchyni, samozřejmě ve stylu, který odpovídá 21. století. Používá suroviny z ověřených zdrojů, které korespondují s krkonošským konceptem.

Ve Vejmrdě si pečou vlastní chléb, připravují ovocné a zeleninové šťávy a ctí jednoduchost, chuť a tradici. Inspirují se recepty našich babiček upravenými do moderní podoby, která ale zachovává romantického ducha Krkonoš. Jedním z nejoblíbenějších pokrmů je ve Vejmrdě krkonošské kyselo. Oblíbená je také gramatika, což není písmenková polévka, ale polévka z chleba a piva.





## POHÁDKA

## Pááání!

t Kateřina Kubalová i Jitka Petrová

Barunka se uvelebila v sedadle a sáhla po batohu. Měla v něm knížku o zvířatech a atlas rostlin.

Vlak se pomalu rozjel a Barunka se začetla do kapitoly o veverkách, když se kousek od jejího ucha ozvalo tichoučné pááání. Barunka se rozhlédla po poloprázdném voze. Seděl v něm student se sluchátky na uších, kousek dál luštila stará dáma křížovku a pán s kloboukem na hlavě se díval z okna. Ani jeden z nich nepadl na to, že by uměl tak tence zašeptat pááání.

Barunka znovu sklopila oči ke knížce. Asi se mi to zdálo, pomyslela si, a právě v tu chvíli se tajemně

pááání ozvalo zase. Tentokrát ale o fous hlasitěji. Barunka dělala jako že nic, ale oči i uši měla nastražené. Pááání, ozvalo se jí do třetice přímo u ucha. Rychle chňapla rukou a v tu ránu vyjekla. V dlani totiž cítila něco malého a pohyblivého.

„Hned mě pusť!“ ozvalo se přidušeně z pěstičky.

Barunka trochu roztáhla prsty a škvírkou se podívala na svou kořist. Nebyla to myš ani jiné zvířátko, byla to úplně prťavá holka – týpečka v bílé košili a kostkované sukýnce s jednou pestrobarevnou kšandou. Hnědé vlasy měla ostříhané na mikádo a na očích měla velké kulaté brýle.

„Tak budeš na mě koukat, nebo mě pustíš?“ durdila se a Barunka povolila sevření. Týpečka si urovnala pomáčknanou sukni, pošoupla si brýle na nose a sedla si na kraj krabičky s jablky.

„Kdo jsi?“ zeptaly se obě naráz, až se jejich směrem otočila paní s křížovkou. Barunka se chytila za pusku a sklonila se k týpečce.

„Nesmíme tolik křičet.“

Týpečka kývla a trochu tišeji se zeptala: „Kdo teda jsi? A co to je na tom obrázku v té knížce?“

„Já jsem Barunka, tohle je veverka. A ty jsi kdo?“

„Já jsem Zvídalenka. Můžu jet s tebou?“

„Jo, ale necháš mě dočíst poslední odstavec,“ kývla Barunka hlavou a znovu se ponořila do knihy.

„Hele, Barunko,“ vydržela Zvídalenka mlčet přesně dvě minuty, během kterých z krabičky s jablky přelezla na dívčino rameno, aby dobře viděla.

„Proč má ta vavruka ten dlouhý ocas?“

„Je to veverka, ty pako,“ rozesmála se Barunka. „Ocas mají veverka na udržování rovnováhy, když skáčou po stromech, a taky se s ním prý přikrývají, aby jim nebyla zima.“

„Fakt? To je boží,“ výskala Zvídalenka nadšením a pozorně si z Barunčina ramene prohlížela obrázek v knize.

Uběhla další půlminuta a týpečka se ozvala zase. Tentokrát ji zajímal veverčin čumáček, pak ještě potřebovala

vědět, kde veverka bydlí a jak vypadají veverka. Barunka horko těžko dočetla poslední odstavec a zaklapla knihu. Bylo jí jasné, že nic dalšího si už nepřechte. Pohodlně se opřela a myslela si, že se budou se Zvídalenkou dívat z okna. Jenomže tu nějaké obyčejné koukání vůbec nebavilo. Nechtěla věci jen vidět, chtěla se o nich dozvědět úplně všechno. Zajímalo ji, jak fungují, proč vrčí motory auta, jak je možné, že semaforey blikají. Toužila pochopit, kdo a jak řídí hodiny na vysoké kostelní věži, a zasypávala Barunku otázkami. Právě ve chvíli, kdy se nadechovala k další otázce, se ozvalo zašustění a bouchnutí kousek od Barunčiny nohy.

„To děláš ty?“ lekla se trochu holčička.

„Jak asi, když ti sedím na rameni? To byl asi brácha.“

Zvídalenka seskočila na sedačku. Opatrně se vyklonila přes její okraj a rozhlížela se po podlaze. Barunka

udělala to samé a v koutku u koše na odpadky uviděla čouhat malé nožky v černých botách.

„Nazdárek,“ zavolala tím směrem.

Chvilí se nic nedělo. Pak se na světlo vystrachal týpeček jen o kousek větší než Zvídalenka. Měl modré kapsáče, pruhovaný rolák a rozčepýřené vlasy mu trčely na všechny strany. Vyškrábal se nahoru a tvářil se u toho jako kakabus.

„Dneska je tady děsný horko,“ ucedil místo pozdravu.

„Koukám, že máš zase náladičku. Na, vezmi si,“ obrátila Zvídalenka oči v sloup a podala mu kousek jablka.

„Jablka nejím,“ zašklebil se týpeček a významně se rozhlížel po vlaku.

„Proč musíme jet zrovna v tomhle vagonu. Ty sedačky mají divnou barvu.“

„To takhle žbrblá pořád?“ naklonila se ke Zvídalence Barunka.

Týpečka tiše vzdychla a nahlas slavnostně pronesla: „Milá Barunko,

Bylo to jednou v létě. V Kolíně nastoupila do vlaku maminka s malou holčičkou v plandavých kalhotách a pruhované mikině s kapsou. Tedy vlastně, pardon, s mladou slečnou. Barunce už totiž bylo devět a jako malá holčička se rozhodně necítila. Však ji také čekal úkol přesně pro velké holky – vlakem měla jet poprvé úplně sama. Chystala se na prázdniny u babičky. Usadila se v tichém oddílu. Na stolek postavila lahev s vodou a krabičku se svačinou. Celým vagonem se rozlínula vůně jablíček a domácích tvarohových buchet.

„Já se děsně těším. Budu si číst a koukat se z okna, a až budu u babičky, tak ti společně napíšeme, jo?“ vykládala mamince.

Už si moc přála, aby její první samostatná cesta začala. Maminka naposledy zkontrolovala, jestli má Barunka všechno, na peroně prohodila pár slov se stewardkou, zamávala Barunce do okna a utíkala do práce.







dovol, abych ti představila svého bratra. Jmenuje se Žbrblínek.“

Týpeček se nadmul pýchou a na malou, ale opravdu malou chvíli se mu na tváři objevil úsměv. Chvilí jeli mlčky. Vlak sebou hezky pohupoval a vypadalo to, že Žbrblínek usne. Pak se ale začal nespokojeně vrtět.

„Kdo to dneska ten vlak řídí? Proč sebou tak hází a proč dělá takový hluk?“ žbrblal Žbrblínek a Zvídalenka se jeho otázek nadšeně chytla.

„Hází, nehází, mě by teda taky zajímalo, jak se vlak řídí a proč dělá hluk.“

„Víte co, zeptáme se,“ napadlo Barunku. Do vagonu totiž právě v tu chvíli vstoupila stevardka.

„Dobrý den.“

„Ahoj, já jsem Lenka,“ odpověděla usměvavá světlavá žena.

„Jak se ti jede? Tvoje maminka mi říkala, že dneska jedeš poprvé sama.“

„Je to super. Můžu se vás na něco zeptat?“ sypala ze sebe Barunka a oba týpečci, kteří si zalezli do kapsy u její mikiny, nastražili uši.

„Proč ten vlak tak hučí a natřásá se a jak se vlastně vlaky řídí?“

Stevardka se rozesmála. „Víš co, když jsme v té pohádce, vezmu tě do kabiny strojvedoucího. To se normálně nesmí. Pojď za mnou.“

A tak prošli celým vlakem, Lenka zaklepala na dveře od kabiny a potichu se s Barunkou postavila za strojvedoucího. Týpečci natahovali krky, aby taky něco viděli. Zvídalenka byla ve svém živlu a také Žbrblínek zapomněl na žbrblání a fascinovaně si prohlížel všechny páčky a tlačítka a se zatajeným dechem poslouchal

strojvedoucího, který všechno vysvětloval.

Byli by v kabině stáli do nekonečna, jenže se blížila stanice Česká Lípa a Barunka se musela vrátit a chystat se na vystoupení z vlaku.

„Tak já jdu. Bylo to s vámi super,“ řekla na rozloučenou týpečkům. „Co teď bude s vámi?“

„Co by? My jedeme zase dál,“ podala jí Zvídalenka ručku.

„Jo, jo, jasně, my zůstaneme v tomhle vlaku a budeme se trmácet dál a dál a dál,“ žbrblal už zase Žbrblínek.

„Nech toho, Žbrblíne. Mrkej na to, do vedlejšího vagonu nastupují další děti, padáme!“ chňapla Zvídalenka Žbrblínka za ruku a byli fuč.

Barunka vystoupila z vlaku, objala se s babičkou a zářila při tom jako sluníčko. Takhle skvělou cestu vlakem si nepředstavovala ani ve snu. ●





# Křížovka

Pro všechny, kdo si chtějí procvičit své mozkové závity, jsme připravili křížovku. V tajence najdete citát z rozhovoru s Evou Adamczykovou.

POMŮCKA: CINNA, EŠ, CHUAN, IBL, KOM, MAL, MUL, OST	DOMÁCKÝ ISABELA	LISTNATÝ KER	1. DÍL TAJENKY		RUSKY JAK	KÓD RUMUNSKA	TRANS-FORMÁTOR (SLANGOVĚ)		ŘÍMSKY 3	NORMO-STRANA (ZKR.)	PŘEVODNÍK		VZDÁLIT SE AUTEM	SPOLEČEN-SKÝ TÝDENÍK	CITO-SLOVCE OPOVRŽENÍ
NÁŠ HOUSLISTA				HMYZO-ŽRAVEC (BÁSNICKY)			ANGL INKOUST					NĚMECKÝ VÝCHOD			
ANGL VIDĚT				ŘECKÝ DVOUBŘITÝ MEČ JUDŮV SYN			STUPEŇ CITLIVOSTI FILMU HOVOROVÝ SOUHLAS					SNÍŽENÝ TÓN OBEC V OKRESE PELHŘIMOV			
PRA-OBYVATEL MEXIKA						ČÁSTICE KANTORKA (SLANGOVĚ)				2. DÍL TAJENKY Z JAKÉHO MÍSTA					
	ZKRATKA JEDNÉ Z PRAŽSKÝCH NEMOCNIC	EVROPAN DOMÁCKÝ ALICE			LÉTAJÍCÍ TALÍŘ OBYVATEL INDIE				SAMO-ZŘEJMĚ KAMERUN-SKÝ FOTBALISTA						BULHARSKÁ REKA
DOUT				ČÍSLO FIRMY PISMENO ŘECKÉ ABECEDY				NA KTERÉM MÍSTĚ ZROD				JEHLIČNAN MINCE RAŽE- NÁ V BRITSKÉ INDII DO ROKU 1918			
DŘEVĚNÝ DECHOVÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ						JÍDLO MANŽELKA						ČERVENÁ KARTA (ZKR.) LÁKADLA			
DOZADU						ČESKÁ REKA OBVAZIVO									
	ŽENSKÉ JMÉNO	DĚLÍTKO NĚMECKÝ KRÁT			URINA TYP BATERIÍ				3. DÍL TAJENKY CHAPLINŮV FILM						
PTÁK BĚZEC				AUTO (HOVO-ROVĚ) TRHAVINA					KÓD LETIŠTĚ ARUA PANELOVÝ DŮM					ANGL DOKONALÝ	HALUCINO-GEN
KOŇSKÁ STAJ						ODHAD VÝSLEDKU ZVÝŠENÝ TÓN					OZNAČENÍ LETADEL LAOSU FUNKCE				
JMÉNO HEREČKY ANTALOVÉ					ANGL CEDR PARNO							ANGL ANO TRAGÉDIE PIERRA CORNEILLA			
	SICILSKÁ SOPKA	TESLOVY INICIÁLY DEN MAYSKEHO MĚSICE			DRŽÍTEL INVE- STIČNÍCH KUPONŮ ŘÍMSKY 501				OPAK DNE NÁVODY				RODINNÝ DŮM (ZKR.) MRAVNÍ ZÁKLAD		
OZVĚNA				CITO-SLOVCE DUŠÁNÍ VOLÁNÍ O POMOC			SOCHAŘ-SKÉ DILO TLAK KRVE (ZKR.)								ITALSKY MOJE
LATINSKY KAŠEL						4. DÍL TAJENKY INFARKT MYOKARDU (ZKR.)									
POTĚ					V ŽÁDNÉM ČASE (NÁREČNĚ)							ITALSKÉ SÍDLO			
NĚMECKÝ ANYZ					KÓD OMÁNU		OZNAČENÍ LETADEL SYRIE				JMÉNO FENKY				

## VÝSTAVA

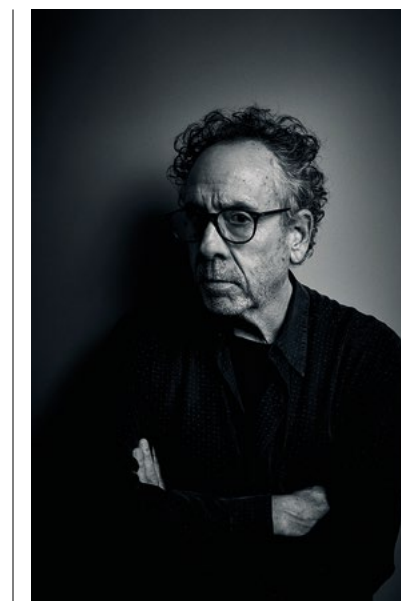
# Burton se vrací

**t** Ivan Adamovič  
**f** Tim Burton Productions,  
Art Movement

Filmy málokterých režisérů poznáte na první pohled. Tim Burton patří mezi ně. Je osobitým výtvarníkem, který jen svou fantazii rozpohyboval do filmového tvaru. Když měl v roce 2014 svou první pražskou výstavu v Domě U Kamenného zvonu, stala se se 102 tisíci návštěvníků nejuspěšnější výstavou roku. Letos se pachatel vrací do Obecního domu. Padne další rekord?

# S

tou rekordní návštěvností by to mohlo vyjít. Hovoří pro ni fakt, že Tim Burton nedávno doslova zbořil streamovací platformy „svým“ seriálem Wednesday. Autoři seriálu si vybrali jednu postavu ze známé



strašidelné Addamsovy rodiny a poslali ji do dětského kolektivu. Jak to dopadlo, je nasnadě, ale hit byl na světě. „Už jako teenager jsem se cítil jako Wednesday, i když jsem byl kluk,“ řekl Burton pro časopis Variety. „Sdílíme spolu černobílý pohled na svět. A sám jsem měl celý život problémy s psychikou, tak je mi tento outsider mezi outsidersy blízký.“

Pro Burtona to byl první výlet do světa seriálů, zatímco na kontě má opravdu úctyhodnou filmografii. Celý svět dojal už svým Strihorukým Edwardem, v němž začala plodná spolupráce s podobně naladěným hercem Johnnym Deppem. Z Burtonových snímků máte pocit, jako byste procházeli historií filmu: estetika často čerpá z populárních snímků z 30. nebo 50. let minulého století, jako by se tvůrce chtěl vrátit do světa pohyblivých obrázků, na kterém sám vyrostl.

Nejtypičtější polohou pro Burtona je ale novoromantismus a moderní gotika, které v něm našly nejvěrnějšího fanouška. Křídově bledé obličejce, uhlově černé vlasy, oči podmalované mrtvolnými kruhy, retro oblečení, hodně černé barvy a celkově soumravná atmosféra, to jsou poznávací znaky burtonovštiny. Ale také humor a něha.

Tim Burton natočil řadu hraných filmů, například Batman, Beetlejuice, Batman se vrací, Ospalá díra,



Karlík a továrna na čokoládu nebo Sweeney Todd. Pro mnohé diváky jsou ale nejzásadnější jeho celovečerní animáky, kde doopravdy ožila Burtonova fantazie a které byly vyrobeny ještě postaru - pomocí rozpohybovaných loutek, nikoliv výhradně v počítači: Ukradené Vánoce a Mrtvá nevěsta.

Návštěvníka výstavy Návraty v Obecním domě čeká pět set rekvizit z Burtonových snímků, zapůjčených přímo z režisérova osobního archivu. Díky nim získáte jedinečnou možnost nahlédnout za kulisy výroby těchto filmových legend. Začíná se na Svátek práce 1. května. Pojdte si nechat měsíc lásky polít trochou temnoty! ●



# Bereš dvě!

t Helena Dostalová

Prší je klasika, na kterou krásně vystačí dva hráči a snadno se ji naučí i děti. Které další hry si ale na cestách můžete zahrát s mariášovými kartami? Třeba oko bere nebo kenta.



Kdy karty přišly na svět, se úplně přesně neví. Některé teorie vedou do 10. století na území Číny nebo Koreje. Písemný zdroj o prvních kartách se objevuje v roce 1376, kdy Florencie zakázala hru pod hrozbou přísného trestu. Později hru v karty přísně odsuzovala i katolická církev a označila je za čertovy obrázky. Pro střední Evropu jsou typické karty německého typu, které tvoří mariášovou sadu. Známostí Verzi Vilém Tell namaloval zřejmě v roce 1837 maďarský malíř József Schneider.

## Oko bere

Krásná rychlovka, která navíc svádí k hazardu. Co takhle o sirky nebo rovnou o drobné? Nejmenší počet hráčů hry oko bere (také zvané jednadvacet), jejíž historie sahá až do období kolem roku 1700, jsou dva, ideální počet je kolem pěti. Z hráčů se vybere jeden, který je bankéř a rozdává karty. Při hře se může role bankéře podle stanovených pravidel střídát. Úkolem hráče je získat oko, tedy hodnotu 21, nebo se k ní co nejvíce přiblížit. Na začátku rozdá bankéř každému hráči včetně sebe dvě karty. Hráči kromě bankéře si karty prohlédnou, a pokud chtějí, žádají ho o další, přičemž uzavírají s bankéřem výši sázky. V okamžiku, kdy už žádný hráč nechce další karty, odkryje své karty bankéř a rovněž, pokud chce, přibírá další. Poté všichni hráči odkryjí svůj list a srovnají své součty bodových hodnot. Má-li některý hráč vyšší počet než 21, oznámí, že je trop, česky přes, a automaticky prohrává. Ten, kdo získá co nejvyšší možný součet nižší anebo rovný 21, se naopak stává vítězem. Spodek a svršek obvykle mají hodnotu 1, král 2 a eso 10 nebo 11. Hráč, který má oko, získává od bankéře trojnásobek sázky bez ohledu na karty ostatních hráčů. Speciálním případem je situace, kdy dostane hráč na samém začátku hry dvě esa; ta mají v takovém případě dohromady hodnotu 21 — této kombinaci se říká také „fojer“.

## Červená bere

Hra, kterou zvládnou i ti nejmenší. Principem je posbírat poměrně jednoduchým přebitím co nejvíce karet, počemž dětská dušička jen zaplesá. Hráči si rozdají napůl všechny karty z balíčku lícem (obrázkovou stranou) dolů. Položí

si je před sebe na hromádku a potom jeden po druhém ve směru hodinových ručiček otáčí ze svého balíčku vrchní kartu. Kdo vynese červenou barvu, bere celý balíček ze středu a zasune ho pod svůj opět obrázkem dolů. Hra končí tím, že někdo sesbírá všechny karty ve hře, což ale často bývá poměrně na dlouho. Variantou hry je, že na vynešenou červenou kartu otáčí další hráč ještě jednu. Je-li také červená, všechny karty ve středu nebere, ale ve hře pokračuje další hráč. Kdo na červenou kartu nezareaguje jinou červenou, celý balíček bere a vynáší další hráč.

## Vole, padni!

U dětí má tato hra stejný úspěch jako cokoli, kde mohou legálně vyslovit alespoň lehce sprosté slovo. A tady ho můžou dokonce zakřičet. Ideální jsou čtyři hráči, pokud je vás ale o jednoho méně, jednu barvu z balíčku odstraňte. Cílem hry je totiž nashromáždit kompletní sadu osmi karet jedné barvy a položit ji na stůl jako první. Hráčům se rozdají všechny karty. Ten, který začíná, pošle jednu ze svých karet dalšímu hráči tak, aby ji ostatní neviděli. Ten ji převezme a stejným způsobem pošle jednu kartu následujícímu hráči. Takto hra pokračuje, dokud někdo nenasbírá celou sadu jedné barvy, načež ukončí hru položením listu na stůl lícem nahoru a výkřikem „vole, padni!“ (nebo lehni). Pokud chcete kromě vítěze hrát i na posledního, lze hru upravit tak, že na zvolání musí položit na stůl karty všichni hráči. Kdo je poslední, prohrál.

## Kent

Možná si někdo vzpomene na hru, která vyplňovala dlouhé přestávky na základce. Největší zábava hry kent spočívá v tom, že si dva hráči vymyslí společný signál, který je dovede k vítězství. Dokud na něj spoluhráč nepřijde. Pamatujete? Letmý dotek ucha, zakašlání, přerovnání karet nebo mrkání. A ten frustrující pocit, když máte kenta v ruce a váš spoluhráč nereaguje, i když už jste totálně „umrkaní“! A nejvyšší výhra? Double kent. Princip hry je jednoduchý. Ideální počet hráčů jsou čtyři, kteří se rozdělí na dvojice. Poté, co si hráči domluví heslo, se každému rozdají čtyři karty do ruky a další čtyři doprostřed stolu. Hráči pak najednou mohou vyměnit libovolný počet karet na stole za karty v ruce tak, aby nasbírali čtyři stejné. Pokud nikdo nemění kartu, vykládají se další čtyři. Ve chvíli, kdy má některý z hráčů v ruce čtyři stejné karty (třeba čtyři desítky), dává spoluhráči domluvené znamení a druhý hlasitě řekne „kent“ — tímto dvojice získává bod. I to se ale dá překazit. Když protihráč získá podezření, že poznal signál, může říct „stop kent“. Když je domněnka správná, získají bod oni, pokud ne, bod získávají protihráči. Může se stát, že kenta nasbírají oba z dvojice a signalizují současně. Jeden z nich pak vysloví „double kent“ a tým získává dva body. ●



## SLOUPEK

# Děti ze Sevilly

t Jakub Kohák

Sedím na chodbě školy, kde má zkušebnu Kühnův dětský sbor, a vzpomínám na dobu, kdy jsem já coby malý chlapec tento sbor navštěvoval. Zkoušelo se v ulici Jalovcová, kousek od pivnice U Zlatého tygra. Sbormistrem byl pan Jiří Chvála, rozezpívání vedla Fanyňka a sekretářkou byla paní Strnadová. Naše koncertní oddělení sestávalo ze čtyř hlasů, přičemž jak jsem stárnul, přešel jsem postupně od ptáčků zpěváčků, kteří sídlí v prvním hlase, až k medvědům s hlasem hlubokým, do hlasu čtvrtého. Úkolem sboru je souznít tyto čtyři hlasy do takového tvaru, aby to ladilo a působilo jako jedno pospolitě těleso. Mohu vám říct, že když se do toho všichni dali, tak to mělo ohromnou sílu, zvuk byl monumentální — prostě skutečný zážitek.

Samozřejmě jsme tam my kluci rošťáčili, zpívali jiné texty a nejrůzněji vyrušovali. A ten, kdo zlobil nejvíce a sbormistr ho přistihl, musel zpívat sólo, což byl ohromný stres, protože když jste něco spletli, tak jste dostali vyhubováno, a když jste nedej bože zazpívali falešně, hrozil vám i vyhazov! Mně se to přistížení několikrát také přihodilo, naštěstí jsem ale pokaždé zazpíval čistě, až se kolegové divili.

Náš sbor měl také za úkol pokrývat dětské role v operách, jež se hrály v Národním či Smetanově divadle, výjimečně i v Nosticárně! Na Lišku Bystroušku jsem byl moc velký, na Bohému malý, ovšem v Jakobínovi jsem se několikrát



vyskytl. A Carmen? Tam mám za sebou, nebojím se tvrdit, desítky vystoupení. Kromě zpěvu jsme tam měli i toreadorský souboj s býkem, což znamenalo, že jsme s býčí hlavou na klacku běhali do rudých šátků, kterými baletáři máchali sem a tam. Dokonce si vzpomínám i na text, který jsme tam ctěnému diváctvu předváděli: „My jsme děti ze Sevilly, dívejte se, děvčata, když trubky zahlaholily, ta rata tata tatata!“ A pozor — dokonce jsme měli za každé vystoupení i honorář! Za Carmen to dělalo nějakých 30 Kčs. Takže já vydělával už za komunistů. Krásná doba to byla.

Za chvíli skončí zkouška mému synovi. Také chodí do sboru, samozřejmě do toho samého jako před lety táta. Jen pan Chvála tam už není. Ani Fanyňka. Naposledy na koncertě zpívali písničku o zmiji: „Na zádech má serpentýny, kůži střídá jako džiny, vyhřívá se na sluníčku, umí uzel, kličku, smyčku!“ A tak si tady krasosmutním a jsem šťastný. ●



## DOPRAVNÍ BIZÁR

# Jiný kraj, jiný mrav

📍 Ondřej Kubala

📷 Unsplash

Říkáte, že doprava musí být nuda? Omyl. Občas se objeví řidiči nebo úředníci, kteří umějí jinak nudnou dopravní situaci zpestřit a ostatní překvapit.



Tak třeba v Americe je možné narazit na značku, která řidiče varuje před krávami padajícími ze skály. Zní to jako vtip, ale fotografie této dopravní značky obletěla sociální sítě po celém světě. Jestli je nahoře na skále pastvina, u níž se předpokládá, že se může zřítit do údolí i s pasoucím se dobytčím, už autor fotografie neuvedl. Otázka je, kolikrát asi k takové situaci už muselo dojít, když kvůli tomu vznikla i speciální dopravní značka.

## zábava



Celá Evropa teď řeší slavný Green Deal a přechod na elektromobilitu. U českých řidičů, kteří jsou zvyklí na svůj naftáček, s takovým přístupem zatím moc nebuduje. Ale jak ukazuje fotografie výše, i když máte elektroauto, není špatné si trošku benzínu vzít s sebou. Jestli bude elektrocentrála povinnou výbavou elektromobilů, zatím jasné není.

Zajímavé pravidlo pro řízení auta mají v sousedním Německu. Smíte tu usednout za volant v klidu úplně nazí. V autě totiž máte podle tamějších zákonů stejná práva jako u sebe doma. Ovšem pozor, pokud už se rozhodnete pro nudistickou cestu napříč Německem, nezapomeňte se při tom obout. Pokud byste měli nehodu a řídili bosí, můžete mít problémy. Řízení bez bot může být považováno za příčinu, proč jste nemohli dobře ovládat pedály, a pojišťovny kvůli tomu mohou i odmítnout pojistné plnění.



Kreativita řidičů jde ještě dál. V Bulharsku zastavila hlídka v zimě řidiče na letních pneumatikách. Ten se ale hájil tím, že jsou zimní, a snažil se hlídku přesvědčit, když jim ukázal znak se známým alpským štítem na svých kolech. Na první pohled však šlo o symbol vyrytý nožičkem.



Jako z hollywoodského filmu působí scény, které můžete občas vidět na Pražském okruhu. Pod rouškou tmy se tu občas objeví závodní speciály formule. A stejně rychle jako se objeví, zase zmizí. Policie nemůže neznámé závodníky dopadnout.

Zato na pražském Karlově mostě byla formule 1 zcela oficiálně. Jedna ze stájí nejrychlejších závodních aut světa tu natáčela svou reklamu. Zpočátku vzbudil závodní speciál v historickém centru hlavního města vlnu kritiky. Pak se ukázalo, že je to jedna z nejlepších reklam na české památky, jakou kdo kdy natočil.

WTF  
communication

WTF COMMUNICATION UVÁDÍ



# 2024

14. 12. 2024 | 13:30 A 19:00 H. | O<sub>2</sub> arena

# LUCY

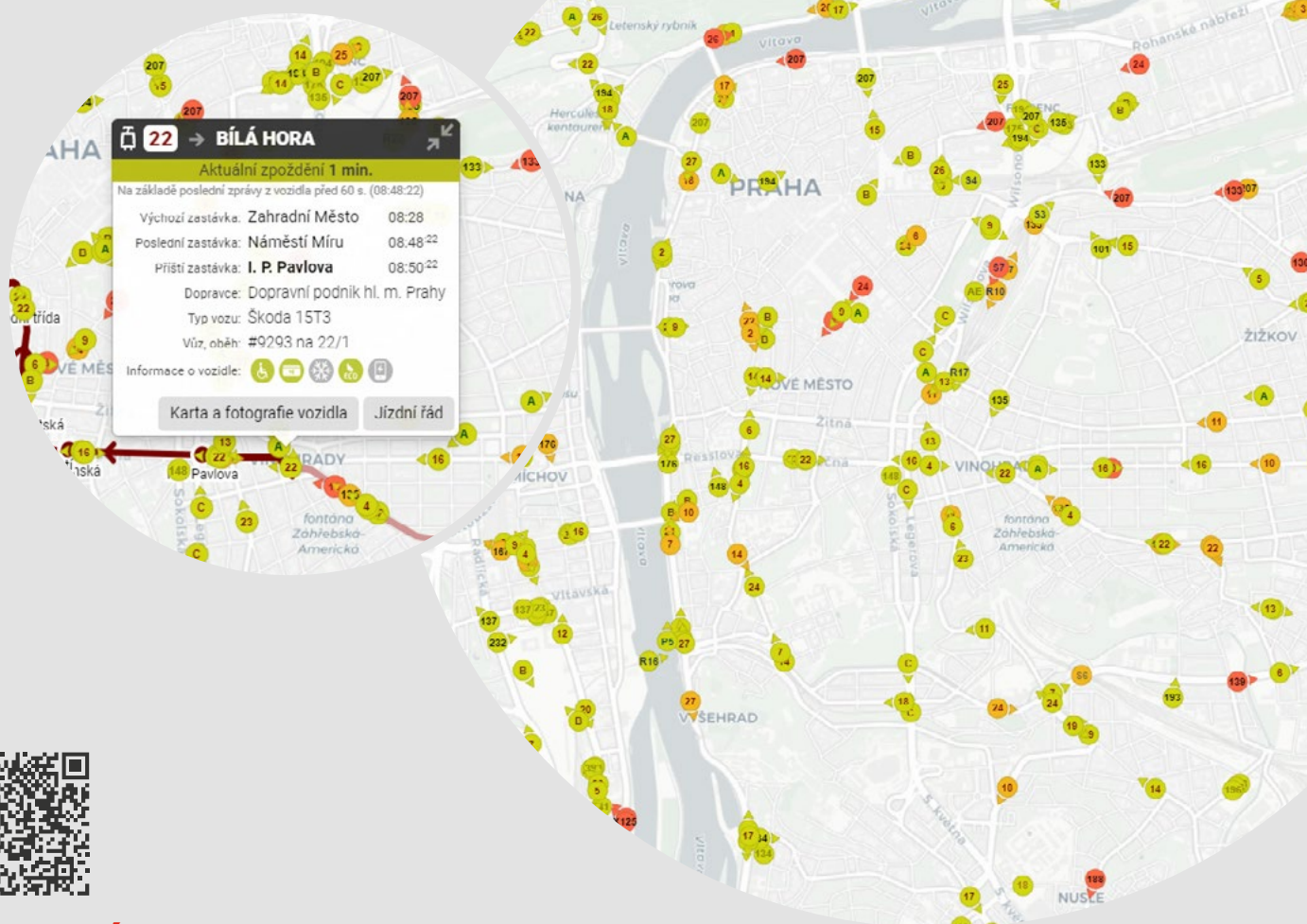
WWW.TICKETPORTAL.CZ  
WWW.TICKETMASTER.CZ



# On-line polohy vozidel

pid

Aktuální polohy všech tramvají,  
autobusů, trolejbusů, vlaků,  
přívozů i metra (včetně  
případného zpoždění)  
na mapovém podkladu



**22 → BÍLÁ HORA**  
Aktuální zpoždění 1 min.  
Na základě poslední zprávy z vozidla před 60 s. (08:48:22)

Výchozí zastávka:	Zahradní Město	08:28
Poslední zastávka:	Náměstí Míru	08:48 <sup>22</sup>
Příští zastávka:	I. P. Pavlova	08:50 <sup>22</sup>

Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy  
Typ vozu: Škoda 15T3  
Vůz, oběh: #0203 na 22/1

Informace o vozidle:

Karta a fotografie vozidla    Jízdní řád



Webová aplikace  
[mapa.pid.cz](http://mapa.pid.cz)

234 704 560 [www.pid.cz](http://www.pid.cz)