

# ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

2/2020

ARRIVA  
V AKCI  
**GRANTY**  
str. 20–21

Tip na výlet:

**Jizerské hory** str. 22–25

Téma čísla:

**Call centrum** str. 12–14

# ARREVUE

2/2020



## Americké školní autobusy

Přes 80 let jezdí po amerických a kanadských silnicích žluté školní autobusy. Za tu dobu se staly ikonou. Dnes převezou denně 26 milionů dětí.

8-11



## Kdy to jede na Tanvald?

Nevíte, jak se dostanete za babičkou do Turnova? Zapomněli jste v autobuse či vlaku tašku s nákupem? Tyto situace řeší zákaznické centrum ve Svobodě nad Úpou.

12-14



## Pantofle za volant ne!

Auto nebo autobus se nejlépe řídí ve sportovních botách. Dobře opečinají nohu, nabízejí dostatek pohodlí, prouždnost a pevnou podrážku, takže se nebojíte sešlápnout brzdu.

18-19



## Stůj! Pozor! Volno!

Arriva vloni finančně podpořila 13 neziskových projektů, na nichž se aktivně podílejí její zaměstnanci. Jedním z nich je i mobilní dětské hřiště v Benátkách nad Jizerou.

20-21



## Místo krásných smrtí

Nikde jinde v Česku není tolik památek na zastřelené pytláky, umrzlé turisty, dolámané dřevorubce, oběti vražd, ale i zázračně šťastné konce jako v Jizerských horách.

22-25



## Milí kolegové,

Jarní měsíce byly pro nás všechny opravdu náročné. Ještě jednou vám děkuji za práci, kterou jste pro společnost v tomto nelehkém období odvedli. Jsou před námi určitě další obtížné měsíce, ale spolu je zvládneme. To, co se na jaře stalo, nemělo obdoby a nikdo z nás si nic takového nedokázal představit. Ze dne na den byly naše vlaky i autobusy téměř prázdné, a co se léta budovalo, vzalo rychle za své. Už od vypuknutí koronakrizy děláme maximum pro to, abychom udrželi naše služby a zajistili stabilitu nejen společnosti, ale i vašim pracovním místům. Jednáme s objednateli o kompenzaci propadu tržeb a snažíme se udržet dopravu, která bude výhodná pro cestující i pro naše objednatele, kteří přispívají větší částí na provoz. Navzdory náročným týdnům a měsícům se naše autobusy v půlce června rozjely na Plzeňsku a v naší Arriva rodině jsme přivítali velké množství nových tváří. Jsem moc rád, že noví zaměstnanci k nám mají důvěru a vybrali si Arrivu jako svého nového zaměstnavatele. Děkuji všem, kteří se na rozjezdu tohoto obrovského projektu podíleli. Nebylo snadné nabrat velké množství zaměstnanců, pořídit a rozjet 315 autobusů a každý den vypravit na 3800 spojů – to je opravdu velká porce každodenní práce.

Také letos jsme nakoupili množství nových autobusů. Tři stovky jich zamířily do Plzeňského kraje, další nízkopodlažní a klimatizované vozy dopravují cestující ve středních Čechách a časem budou i na Moravě. Z toho mám velkou radost. Naším zákazníkům ji určitě už brzy udělají také novinky na našem webu, kde budeme jako první v republice ukazovat informace v zajímavé formě. Nejen to nás čeká v následujících týdnech.

Děkuji vám všem. A nemějte strach, všechno společně zvládneme!

**Daniel Adamka**  
generální ředitel skupiny Arriva

Text: Tomáš Wehle  
Foto: archiv



## MICHAL ŠTĚPÁN

### Výkonný ředitel Arriva vlaky

**„Je tu hodně lidí, kteří mají práci ve firmě jako srdeční záležitost. Nám ve vedení to násobí energii,“ říká Michal Štěpán. Někdejší šéf osobní dopravy Českých drah přišel do Arrivy z postu ředitele Integrované dopravy Středočeského kraje.**

### Vaše pozice ve firmě dosud neexistovala. Co máte na starosti?

U osobní dopravy Arriva vlaky mám na starosti vše z procesní oblasti provozu a údržby, tedy provozní personál, technologii, operativu i oblast provozní údržby. Na to samozřejmě nejsem sám, mám kolem sebe schopné kolegy, kteří jednotlivým procesům velí.

**Měl byste doplnit činnost Jiřího Nálevky, který je současně jednatelem společnosti Arriva vlaky i obchodním ředitelem Arrivy v Česku. Jak máte rozdělenou práci?**

Je to přesně tak. Jiří má na starosti koncepci, rozvoj, obchod neboli směřování firmy a hledání obchodních příležitostí. Moji povinností je zajistit provozně nasmlouvané zakázky, a to po stránce vlastního plnění standardů kvality služby, ale i nákladové efektivity, aby naše společnost byla konkurenceschopná i v budoucnu.

### S jakou vizí přicházíte?

Vize je jasně definovaná – posílení procesního způsobu řízení rozvíjející se firmy, aby byla připravena na rozšiřování svých aktivit využitím dalších příležitostí na

dopravním trhu. K tomu patří i nastavení možného využívání synergií nejen v rámci společnosti, ale i skupiny Arriva v Česku.

### Jak vnímáte pracovní prostředí v Arrivě?

Je to určitě jiné než v mých předchozích působitích. Je tu rozhodně výrazně větší poměr lidí, kteří mají firmu jako srdeční záležitost. Neváhají přiložit ruku k dílu automaticky i nad rámec určených povinností, a hlavně daleko častěji přicházejí s mnoha užitečnými postřehy. Nám ve vedení to násobí energii.

### Nejen na dopravní společnosti dolehla krize spojená s pandemií koronaviru. Jak se s ní Arriva vypořádává?

Musíme se s tím vypořádat, jinak bychom se neposunuli dále. Máme dobrý pocit z letních měsíců, kdy už můžeme potvrdit návrat lidí do vlaků. Jsme rádi, že díky dostatku vlakových souprav můžeme reagovat na nárazově zvýšenou poptávku dalším posilováním vlaků, mnohdy i nad rámec smluvně stanovené kapacity jednotlivých spojů.

### Přicházíte z postu ředitele Integrované dopravy Středočeského kraje. Proč jste odešel?

Využil jsem nabídky z oboru, který dělám prakticky celý život. Problematice osobní železniční dopravy se věnuji už od školních let a drážní provoz jsem si prošel celý, od provozních funkcí až po ty manažerské.

### Byl jste také šéfem osobní dopravy Českých drah, máte tedy o tuzemské železniční dopravě přehled. Jak ji hodnotíte?

Železnice a její osobní doprava mají velký potenciál a synergie modernizující se infrastruktury se zákaznickými příjemnými kvalitními vozidly přináší dlouhodobě svoje ovoce. Samozřejmě k tomu přispívá i houstnoucí silniční provoz. Ještě větší oblíbenosti veřejné železniční dopravy brání množství výluk. Ty přinášejí nejen hodně nepravdivosti v dopravě, včetně zpoždění vlaků, ale mnohdy i potřebu náhradní dopravy, což je pro uživatele veřejné dopravy velká nepříjemnost.

### Jaká je podle vás budoucnost železniční dopravy?

Jednoznačně perspektivní. Limitní pro objednanou dopravu bude objem finančních prostředků, které budou jednotliví objednatelé mít možnost alokovat ve svých rozpočtech k zajištění určitého rozsahu dopravy. Česko je na čelném místě, co se týká rozsahu sítě k zajišťování drážní osobní dopravy. Je logické, že udržovat a provozovat takový rozsah tratí potřebuje od správce infrastruktury náležitě finanční pokrytí. Od objednatelů je i logický tlak na cenu dopravního výkonu u jimi vybraného dopravce, protože chtějí zajistit velký rozsah dopravy a navíc maximálně kvalitními soupravami.

### Co děláte, když zrovna „neřídíte vlaky“?

Rád lyžuji, obecně miluji hory. A cestování. Pohodu a odreagování vyhledávám venku, v přírodě, ale i v krásných zákoutích Prahy.



# KORONAVIRUS OCHROMIL VEŘEJNOU DOPRAVU. TA SE TEĎ POMALU VRACÍ DO NORMÁLU

**Text:** Jan Matoušek  
**Foto:** Marek Sova

Koronavirus ovlivnil nejen v Česku, ale i po celém světě prakticky všechny oblasti každodenního života – tedy i veřejnou dopravu, složenou především z vlaků a autobusů. Prakticky ze dne na den ubyla většina cestujících a rušily se některé málo vytížené linky. Situace se nicméně mění a po odeznění nejpřísnějších opatření doprava postupně začíná znovu nabírat dech. Pandemie koronaviru se v Česku naplno rozjela v březnu. Vláda vyhlásila nouzový stav a omezila volný pohyb osob, čímž došlo k utlumení nejen ekonomiky, ale také veřejné dopravy. „Ze dne na den zmizeli ze spojů téměř všichni cestující, vagony vlaků zely prázdnotou, v autobusech cestovali jednotlivci a pražské metro bylo, zejména v prvních dnech, jako z apokalyptického filmu,“ popisuje situaci ze začátku pandemie vedoucí Ústavu dopravních systémů Fakulty dopravní pražské ČVUT Martin Jacura. Lidé místo veřejné dopravy raději začali, pokud už to bylo nutné, jezdit vlastními automobily. „Období nouzového stavu představovalo pro veřejnou dopravu zcela novou a nepředvídanou situaci,“ dodává Jacura. „Obecně lze říci, že především v dálkové železniční dopravě a regionální autobusové dopravě došlo k nevídané redukci spojů,“ říká dále.

S postupným uvolňováním opatření, kdy byly obnoveny i dočasně zrušené spoje, se však lidé začali do vlaků a autobusů alespoň zčásti vracet. To potvrzuje také Martin Jacura z ČVUT, ale zároveň dodává, že stav ještě není stejný jako před březnem: „Dílem proto, že frekvence cestujících stále nedosahuje hodnot z minulého roku, citelně chybí například dojíždka do škol, dílem z důvodu snahy objednatelů snížit náklady na veřejnou dopravu a neprohlubovat dále ztrátu.“

Situace se tedy oproti březnu zlepšila a z pohledu společnosti Arriva to navíc ani nevypadá, že by kvůli koronaviru mělo dojít k propouštění či rušení některých spojů. A to přes to, že v době vrcholu pandemie využívalo

její vlaky či autobusy až o 80 procent cestujících méně než normálně. „Arriva ani přes omezení dopravy nezastavila nábor zaměstnanců a za dobu pandemie jsme přijali dalších zhruba sto lidí navíc,“ vysílá pozitivní signál směrem k zaměstnancům generální ředitel společnosti Arriva Transport Daniel Adamka.

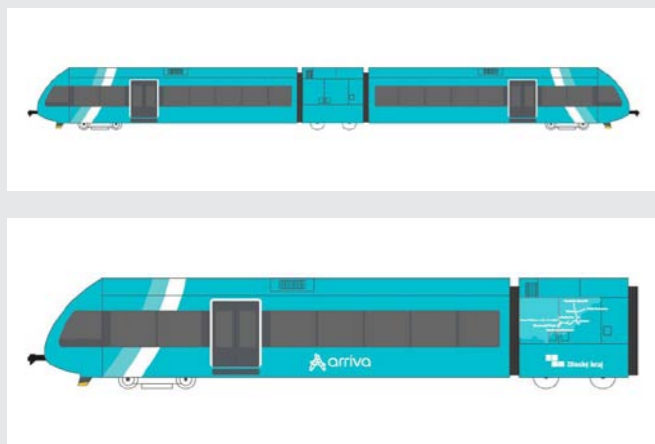
Ani zadavatelé veřejné dopravy, tedy kraje či ministerstvo dopravy, zatím neplánují v souvislosti s koronavirem rušení některých jimi objednávaných linek, jejichž část provozuje i společnost Arriva. Například ve Zlínském kraji, kde má Arriva část autobusových i vlakových linek, byla veřejná doprava v plném rozsahu obnovena už koncem května. Ani v Libereckém kraji, kde Arriva rovněž provozuje některé vlakové linky, se zatím omezení nechystá.

„Kraj neplánuje omezovat dopravu a počet řidičů by měl zůstat totožný,“ říká mluvčí kraje Filip Trdla. „Propouštět by se nemělo,“ dodává. A stejná slova opakuje i mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka: „Žádné linky rušit neplánujeme.“

Navzdory mírně pozitivnímu vývoji v poslední době se veřejná doprava bude s následky koronavirové krize potýkat ještě poměrně dlouho a návrat cestujících bude také spíše pozvolný. „Budoucnost veřejné dopravy závisí hlavně na našich schopnostech přesvědčit cestující, že se ve veřejné dopravě mohou cítit bezpečně, a případně nabídnout nové služby,“ přibližuje Daniel Adamka svůj pohled na to, co by mohlo veřejné dopravě v době po koronaviru pomoci.

„Právě teď je důležité, aby dopravní odborníci, objednatelé dopravy i dopravci společně hledali taková řešení, jež budou přínosná pro všechny a zvýší efektivitu i atraktivnost veřejné dopravy. Jsem přesvědčen, že letošní události otevírají nebyvalé možnosti pro inovace v hromadné dopravě, a bylo by trestuhodné tuto šanci promarnit,“ dodává Martin Jacura.

## Na Zlínsku s vlaky Stadler GTW



Flotila našich vlaků se rozšířila o další typ – o čtyři jednotky Stadler GTW. Dohromady chceme mít letos 12 těchto jednotek, které budou cestující na Zlínsku vozit nejpozději od příštího prosince a nahradí současně provozované motoráky řady 845. Jednotky jsou částečně nízkopodlažní a jejich interiér je klimatizovaný. Jedná se o stejné vlaky, které koupily České dráhy pro provoz v Olomouckém kraji. Jednotky procházejí modernizací, instalován je informační systém a jsou v naší zářivé blankytně modré barvě. Kromě toho dostanou i český vlakový zabezpečovač, vysílačky nebo přemostění záchranné brzdy.

## Další naše autobusy v systému PID



V sobotu 22. srpna na Voticku a o týden později, v sobotu 29. srpna, na Dobrovicku odstartovalo zapojení těchto oblastí Středočeského kraje do systému Pražské integrované dopravy (PID). Na Voticku provozujeme tři nové linky PID, na Dobrovicku jich pro cestující vyjíždí pět a nahradí řadu dříve provozovaných linek. Jiné linky, které prozatím nebudou součástí systému PID, pak kvůli integraci prošly navazujícími změnami. Postupně má dojít také k vyhodnocení a změnám v integraci veřejné dopravy na Slánsku, kde některé linky provozujeme; integrována má být i oblast Berounska a Hořovicka. Zde nyní provozujeme převážně linky v systému SID.

## Letos nakupujeme přes 400 autobusů



Celkem 315 nových nízkopodlažních a klimatizovaných autobusů čtyř značek jsme v letošním roce nakoupili pro Plzeňský kraj. Ve stínu této obrovské investice ale pořizujeme nové vozy i do dalších regionů. Nahrazují ty starší, které už pomalu dosluhují. Naším standardem jsou dnes autobusy klimatizované a bez schodů. Ve středních Čechách a také v MHD Beroun – Králův Dvůr začíná postupně vozit cestující 27 nových autobusů. Vozy jsou v barvách a výbavě pro provoz v Pražské integrované dopravě. Arriva Střední Čechy zařazuje například 12 nových dvoudveřových vozů Iveco Crossway LE 12 v provozovně Kosmonosy, kde se jich sedm zapojilo na konci srpna do integrace PID na Dobrovicku. Ostatní jezdí na neintegrováných linkách například z Mladé Boleslavi směr Bezno nebo Sobotka. Tři nové stroje vozí cestující na Berounsku, dva na Hořovicku, dva jsou v provozovně Dobříš, tři v Sedlčanech a pražská provozovna dostala dva nové vozy. Dva nové autobusy jsou pak v rámci středních Čech určeny pro naše linky na Kolínsku, které zajišťuje Arriva Východní Čechy. Další autobusy míří na Kladensko a do tamní městské dopravy, kde se cestující svezou 28 novými vozy. Doprava ve městě tím bude kompletně „bez schodů“, nasazovány budou jen nízkopodlažní autobusy. Všechny (14 dvoudveřových Iveco Crossway Low Entry, 12 třídveřových nízkopodlažních Scanií Citywide Suburban a dva kloubové nízkopodlažní autobusy SOR NBG 18) jsou na CNG pohon. Třicátka nových klimatizovaných a nízkopodlažních vozů bude sloužit také ve Zlínském kraji, kde budeme od prosince zajišťovat regionální spoje v okolí Zlína. Dalších 29 autobusů posílí naši flotilu na Olomoucku. Celkem jsme letos do nákupu nových autobusů investovali přes dvě miliardy korun. Nakupujeme je například u výrobců, jde o vozy značek Iveco, MAN, Scania, Setra nebo SOR.



## Soutěž Ukaž svoji káru zná vítěze



Moc dobře víme, že na své automobilové miláčky nedáte dopustit, a proto jsme vyhlásili soutěž o nejlepší auto v Arrivě. Přišla nám spousta parádních fotek. Vítězem, který si jako cenu odnesl profesionální nafocení svého vozu, se stal Ondřej Laštovka z ČSAD MHD Kladno. Další dva výherci získali kompletní péči pro svůj vůz. Cadillac Jaroslavy Vokálkové z Arrivy City strávil tři hodiny v profesionální myčce aut a David Polívka z Arrivy Východní Čechy dostal balíček na ošetření svého Citroënu. Do soutěže se přihlásilo množství hravých majitelů aut, a tak jsme vyhlásili ještě kategorii Kára sympatie. Ocenění získal zahradní traktůrek Josefa Mareše z Kladna.

## Do lázní v Jeseníku elektrobusem



Od autobusového a vlakového nádraží a dalších zastávek v Jeseníku vozíme cestující až nahoru k lázním elektrobusem. Bílý elektrobus SOR EBN 10,5 s modrými sedačkami je nízkopodlažní, což je pro spojení k lázním ideální, navíc má i více místa na velká zavadla. Elektrobus zvládne celodenní provoz s nabíjením v průběhu dopoledne a v noci. Provoz na lince 112 zajišťujeme v rámci integrovaného systému IDSOK. Spoje jezdí po celý týden, včetně víkendů a svátků.



## Hasiči trénovali zásah v elektrobusu



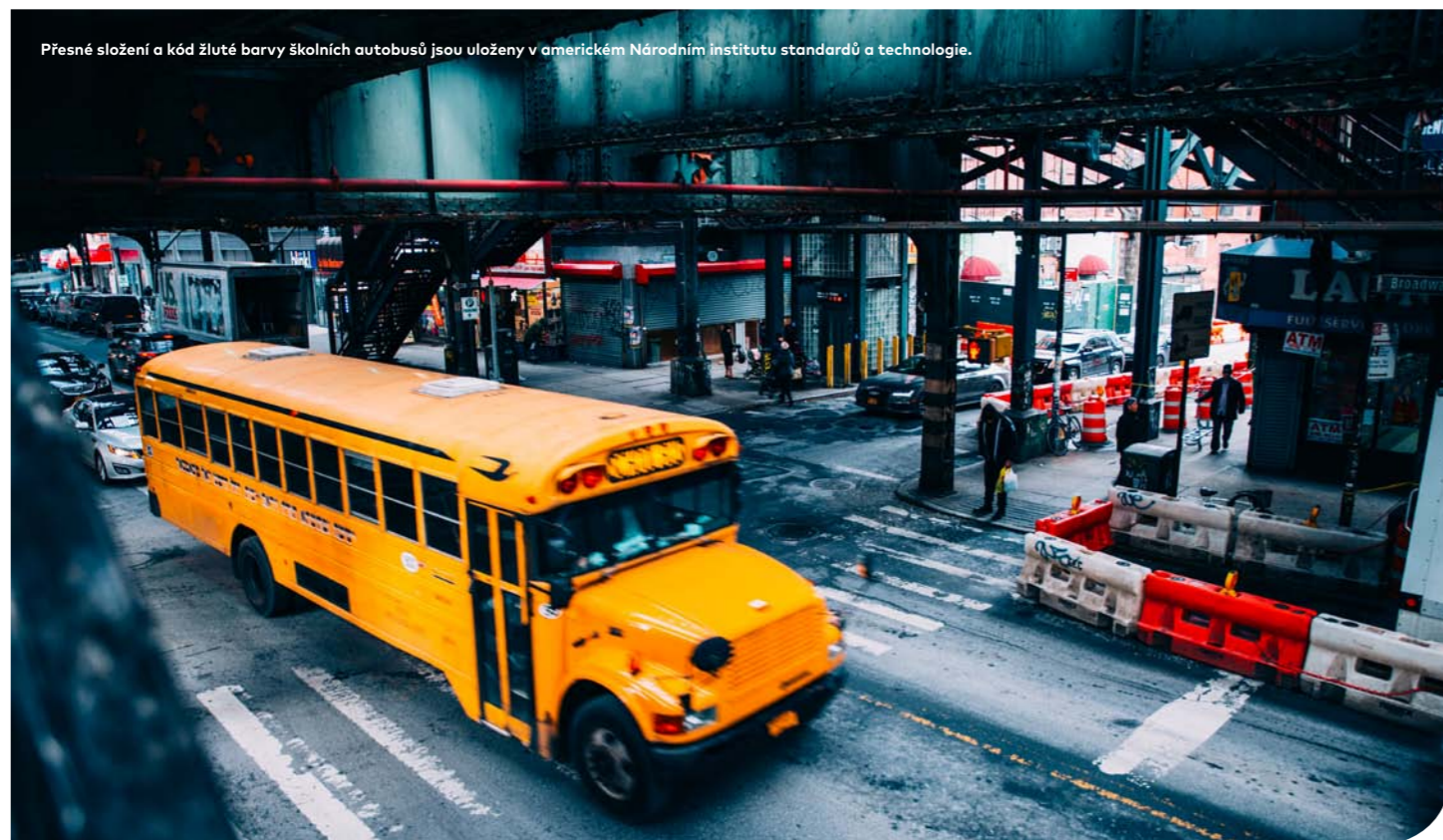
Hasiči si opět vyzkoušeli, jak správně reagovat při případném zásahu v elektrobusu. Cvičení a školení proběhlo v prostoru nabíjecí stanice v Trutnově-Poříčí, kde se s našimi vozy seznámili a mohli si vyzkoušet i řadu různých postupů, které jinak dopředu obtížně zjišťují. Hasičům jsme ukázali také bezpečné odpojení elektrobusu Škoda Urban Electric od nabíjecích stanic v případě požáru. Zásah při požáru elektrovozidel je velmi náročná operace. Pokud by přece jen k takové události došlo, hasiči předpokládají odtažení vozidla na bezpečné místo a nasazení vysokotlakého systému hašení Cobra.

# PROČ JSOU AMERICKÉ ŠKOLNÍ AUTOBUSY ŽLUTÉ

Text: Jan Markovič  
Foto: Unsplash, iStock



Přes 80 let jezdí po amerických a kanadských silnicích žluté školní autobusy. Za tu dobu se staly ikonou. Dnes převezou denně 26 milionů dětí. Vedla k nim ale složitá a pozoruhodná cesta. Ani ta slavná žlutá barva nebyla vždy samozřejmostí.



Přesné složení a kód žluté barvy školních autobusů jsou uloženy v americkém Národním institutu standardů a technologie.

Americká města se svými roztahanými předměstími nebyla nikdy ideálním místem pro školáky. Zatímco děti u nás byly před sto lety zvyklé dojíždět do školy třeba pět kilometrů přes les, velké vzdálenosti mezi sídly v Severní Americe školní docházku komplikovaly. Hlavně v západních státech USA s řídkým osídlením obsluhovala jediná škola s jednotřídkou širokou oblast. A děti bylo nutné co nejefektivněji do školních lavic dostat. Už v polovině 19. století proto vznikl předchůdce školních autobusů, kterému se říkalo „kid hack“.

Bylo to ve skutečnosti nouzové řešení. Sedláci přidělali na starou nákladní drožku dřevěné lavice, když na tom byli dobře, tak i stříšku, zapřáhli koně a každé ráno vyrazili posbírat školáky po okolí. Přitom už v roce 1869 vyhlásilo Massachusetts jako první stát unie dopravu součástí školní docházky. To znamená, že školy musely zajistit dojíždění svých žáků. Trvalo ovšem ještě 50 let, než takový zákon přijali ve všech amerických státech.

Zpět ale do konce 19. století. V roce 1892 totiž vznikl první opravdový předchůdce školních autobusů. Společnost Wayne Works postavila školní kočár, který byl zastřešený a vybavený zadním vchodem. To proto, aby děti příliš nepodráždily koně a ten je neohrozil kopancem svými zadními běhy. To ostatně byla jedna z mála věcí, které měl tento vůz společně s moderními školními autobusy – dodnes jsou vybavené únikovým východem vzadu.

### Éra automobilů

Nástup automobilové éry po začátku 20. století znamenal i pomalý přerod školních

kočárů v motorové stroje. První opravdový školní autobus vznikl v roce 1915, postavila ho společnost International Harvester. Ta dodnes pod značkou Navistar autobusy produkuje. Zajímavý byl i počín z konce 20. let, kdy na podvozku nejrozšířenějšího vozu té doby – Fordu Model T – vznikl autobus Blue Bird. I toto jméno zůstalo do dnešních dob mezi autobusy známé.



Spolu s rozvojem motorových autobusů ale přišly i problémy. Stále častěji se objevovaly nehody. Díky nízkým rychlostem tehdejších strojů ale v řadě případů našťastí skončily jen zraněními, ani úmrtí školáků však nebyla výjimkou. Školní autobusy měly nejrůznější tvary, barvy i podvozky a celému odvětví chyběl řád a jakákoliv regulace. To se na konci 30. let změnilo.

Za touto změnou stál profesor Frank W. Cyr. Rodák z městečka Franklin v Nebrasce sám zažil trable žáka snažícího se v pustém státě dostat do školy. Možná proto se později věnoval rurálnímu vzdělávání na Kolumbijské univerzitě v New Yorku.

Jeho cílem bylo zlepšit podmínky dětí na opuštěném venkově. Když zjistil, že mezi lety 1936 až 1938 vzrostl počet školních autobusů o 132 procent, přičemž jde o míšmaš strojů různých typů a barev, rozhodl se s tím něco udělat. Podařilo se mu sehnat grant od Rockefellerovy nadace a v roce 1939 uspořádal konferenci, díky níž se mu začalo říkat Otec žlutých autobusů.

### Žlutá jako standard

Cyrova konference byla nebyvalou událostí. Zúčastnili se jí všichni zástupci 48 amerických států zodpovědní za dopravu. Přijeli inženýři a technici od výrobců školních autobusů včetně Chevroletu, International Harvesteru nebo Fordu. Jednali týden v kuse. Výsledek? Celkem 44 standardů, kterými se mají školní autobusy nově řídit. Ty zahrnovaly vše, od délky vozu přes výšku stropu až po šířku uličky mezi sedadly. A samozřejmě také žlutou barvu karoserie.

Proč právě tu? Odborníci se shodli na tom, že žlutá barva je ideálně viditelná brzy ráno a odpoledne, kdy školní autobusy nejčastěji jezdí. Ostatní řidiči ji snadno rozpoznají. Navíc černá písmena na žlutém podkladu jsou velmi dobře čitelná. Od té chvíle byly tedy školní autobusy nalakované barvou nazvanou National School Bus Chrome. Poté, co z nátěru zmizelo jako složka olovo, změnila název na National Glossy School Bus Yellow. Její přesné složení a kód jsou uloženy v americkém Národním institutu standardů a technologie (NIST) v Gaithersburgu ve státě Maryland a každý výrobce školních autobusů musí míchat přesně stejný odstín. Oněch 44 pravidel bylo zapsáno do publikace



Autobusy musí mít mimo jiné speciálně upravený palivový systém, který brání v případě nehody vytlití paliva a jeho následnému vznícení.

The Minimum Standards for School Buses, jež se stala základem pro všechny výrobce autobusů až dodnes. Standardy se ovšem logicky a postupně s dobou rozšiřovaly. Ačkoliv se zdá, že vzhled školních autobusů zůstal v podstatě neměnný, mnoho změn se odehrálo uvnitř. Nyní se každých pět let schází komitét National Congress on School Transportation, který standardy mění nebo přidává nové. Aktuálně jich je několik stovek a s trochou nadsázky by se dalo říci, že definují každý šroubek v autobusu. Výsledkem je, že školní autobusy jsou nejvíce regulovanými vozidly na amerických silnicích.



### Nejbezpečnější doprava

Díky těžké regulaci jsou školní autobusy také nejbezpečnější možnou dopravou do školy. Není to dáno jen žlutou barvou a jejich obrovským množstvím, které z nich dělá na silnici nepřehlédnutelná vozidla. Jsou navíc vybaveny celou řadou dalších bezpečnostních prvků. Například pokud zastaví, aby nabraly žáky, vykloupí se z boku karoserie do vozovky dvě ramena se značkami STOP na každé

straně. V USA je totiž zakázáno objíždět školní autobus, pokud stojí a žáci nastupují či vystupují. Autobusy také na zastávce spustí varovná světla a majáky. Kromě toho se obvykle vysune i další bariéra z karoserie vpředu podél chodníku, která rozdávěným dětem zamezí, aby vběhly do silnice. A nejde zdaleka jen o vnější ochranu. Autobusy musí mít například speciálně upravený palivový systém, který brání v případě nehody vytlití paliva a jeho následnému vznícení. Vozy mají posílené šasi nebo bezpečnější ukotvení oken, aby při převrácení děti nevypadly ven. V některých modelech totiž stále nejsou povinné bezpečnostní pásy. Místo toho slouží velká nevhledná sedadla jako bezpečné polštáře v případě nárazu. Mimochodem, řidič autobusu musí mít speciální licenci. I přesto stále dochází ke smrtelným nehodám. Mezi lety 2008 až 2017 při nich zahynulo 71 lidí (šlo o děti i řidiče). Na 26 milionů přepravených dětí denně jde ale o malé číslo. Za zmíněných 10 let ve školních autobusech zahynulo méně lidí než každý den na amerických silnicích. Aktuálně je to průměrně 102 lidí denně.

### Jako vejce vejci?

I když jsou školní autobusy přesně definované a regulované, neznamená to, že by se měly sobě podobat jako vejce vejci. Stále je totiž ve hře celá řada výrobců a ti si mohou vybrat jeden ze čtyř schválených typů autobusů. Typ A je nejmenší a obvykle jde o nástavbu na běžnou dodávku. Typ B by mohl být obdobou evropského malého busu. Typ C

je proslulý školní autobus s protáhlou přídílí, připomínající nákladní vůz. Je zřejmě nejčastěji zobrazovaným modelem a znáte ho jistě z řady filmů a seriálů. Typ D je klasický autobus s trambusovým uspořádáním (kabina řidiče a dveře jsou umístěné před předními koly).



Velká Británie

Obrovská popularita žlutých školních autobusů a fakt, že se neustále objevovaly na plátnech kin a v televizi, znamenaly, že se rozšířily i do dalších států světa. Ty sice v řadě případů nemají tak přísné regulace, ale povětšinou se nějaké žluté barvy na karoserii drží. Takové vozy najdeme třeba ve Velké Británii, v Singapuru, Rusku, nebo dokonce v Polsku. V Česku jsou školní autobusy spíš raritou a stát spoléhá na to, že rodiče své ratolesti pošlou do školy klasickou veřejnou dopravou. Některé školy ale přece jen svoz žáků mají. Vesměs jim slouží běžné mikrobusey, doplněné třeba jen o logo. Ty pak mají za oknem oranžovou tabulku s vyobrazením dvou školáků, aby řidiče upozornily, že převážejí děti.

# HALÓ, KDY TO JEDE NA TANVALD?

Text: Tomáš Wehle  
Foto: Marek Sova

Nevíte, kterým spojem se dostanete za babičkou do Turnova? Nebyli jste spokojeni se službami Arrivy nebo vás naopak mile překvapily? Zapomněli jste v autobuse či vlaku tašku s nákupem? Všechny tyto situace a mnohé další řeší zákaznické centrum firmy ve Svobodě nad Úpou.

Za okny call centra hustě prší a z okolních krkonošských kopců se vypařuje voda. Některé z operátorek dopravní společnosti Arriva mají dnes za sebou už pět hodin práce. Denně vstávají za tmy, protože už od pěti hodin ráno musejí být připraveny zvedat telefony a odpovídat cestujícím na dotazy, hledat nejvhodnější spoje na jejich cestách nebo řešit stížnosti. „Baví mě, že pracuji s lidmi, ale zároveň s nimi nejsem v přímém kontaktu,“ říká sympatická operátorka Izabela Imrišková. „A taky jim velmi ráda pomáhám,“ dodává žena, která ráda a hodně cestuje i ve volném čase a do práce někdy jezdí z domova v Mladých Bucích na koloběžce. Budova na kraji města byla historicky sídlem dopravní společnosti Osnado, do níž skupina Arriva vstoupila v roce 2007. Spolupráce mateřské skupiny s touto společností, později sloučenou do dnešní firmy Arriva Východní Čechy, dala vzniknout v roce 2017 i první zákaznické lince. Ten samý rok zde začaly pracovat také první operátorky tohoto dopravce. Začínaly ve třech, na podzim roku 2019, když Arriva výrazně vstoupila na domácí železniční

trh, se začali nabírat noví lidé. Dnes tady dotazy a přání zákazníků plní jedenáct operátorek a jeden operátor, vedení koordinátorkou zákaznické péče Jitkou Hudečkovou.

## Video místo pokladny

První skupina jejího týmu se zabývá výhradně telefonickým a písemným kontaktem s cestujícími. Druhou část tvoří videooperátoři, kteří dělají stejnou práci jako jejich kolegové, a navíc obsluhují vzdálená prodejní místa na nádražích. Volajícím poskytují informace o spojiích a pomáhají s koupí jízdenek v přístrojích, jež Arriva uvedla na českém trhu jako první. Ty fungují jednoduše. Buď si cestující vše zakoupí sám, nebo zmáčkne tlačítko a je spojen obrazem i zvukem s operátorem. Tomu sdělí, odkud kam potřebuje jet a jak. Při tom všem se dívá operátorovi pod ruce, protože na displeji se zobrazí všechny nutné údaje: destinace, cena, případně má-li nárok na slevu. Pak už stačí jen zaplatit a z otvoru v automatu vyjede papírová jízdenka. Platbu je možné provést v hotovosti v korunách nebo kartou.

„Byla jsem překvapená, že hlavně zpočátku volali zejména starší lidé,“ přiznává Jitka Hudečková. „Berou to jako pomoc, že nejsou na koupi jízdenky sami. Naše vzdálená prodejní místa na nádražích s možností videohovoru jim suplují klasickou pokladni za okénkem.“

## Pomáháme i nevidomým

V call centru se pracuje od 5 do 23 hodin na kratší a delší směny, tak aby se všichni spravedlivě vystřídali a zbyl jim čas na odpočinek. „V pět přijdou do práce a zapnou si hned několik programů najednou potřebných k práci. Když jim někdo zavolá, musejí mít otevřené nejdůležitější webové stránky k vyhledávání spojíů – jak naše, tak IDOS, stránky Pražské integrované dopravy, GRAPP Správy železnic, zobrazující polohu vlaků, ale i weby ostatních integrovaných dopravních systémů,“ ukazuje na obrazovce počítače Jitka Hudečková. E-maily a hovory zákazníků se jim pak zobrazují ve firemní aplikaci, která přehledně ukazuje, zda jde o stížnost, podnět, či pochvalu, případně stav jejich řešení.

„Každý jednotlivý případ má od začátku do konce na starost jeden člověk. Když jde například o stížnost na řidiče autobusu, musí ji operátorka předat některé z našich dceřiných společností, která pak problém dál řeší s cestujícím. Mezitím musí zjišťovat oprávněnost požadavků nebo stížností. Tedy když po nás někdo chce vrátit jízdné za zpožděný vlak, musí ověřit, zda se ten který spoj se skutečně opozdil a jestli má zákazník nárok na kompenzaci, nebo ne,“ přibližuje každodenní rutinu operátorek jejich vedoucí. Když cestující zapomene něco ve vlaku, operátorka obvolává dispečink a zjišťuje, kde se vlak nachází a jak ztracenou věc předat. „Jeden e-mail se řeší klidně i 14 dní, ne vždy vám totiž zákazník hned odpoví,“ říká Hudečková. Veškerá komunikace ohledně jedné události se v počítači zaměstnanců přiřazuje do jedné „složky“. To znamená, že je vedena pod jedním číslem a operátor se ve svých případech dobře orientuje. Pro představu, za poslední dva měsíce vyřizovali operátoři zdejšího call centra v průměru 300 hovorů denně a podobné množství e-mailů. Počet videohovorů se liší den ode dne, od nějakých 30 po stovku.

„Hodně řešíme i žádosti o asistenci pro nevidomé nebo lidi na vozíku, třeba když přestupují při cestě vlakem,“ říká Izabela Imrišková. Operátoři rovněž vyřizují dotazy lidí na Facebooku. Další důležitou náplní jejich práce je e-shop, v němž zákazníkům stornují jízdenky nebo vystavují hromadné jízdenky na vlak. V popisu práce mají rovněž pomoc při mimořádných událostech na železnici, kdy dávají na web Arrivy cestujícím veškeré aktuální informace o zpožděních či nehodách. „Tady jde hodně o rychlost a přesnost. V tom nám pomáhá napojení na chat s dispečinkem v Praze-Malešicích a s průvodčím ve vlaku,“ pochvaluje si Jitka Hudečková. Nejnovější službou, kterou Arriva chystá nasadit během září a kterou bude mít na starost krkonošské call centrum, je chat. Aktualizace přijde s novou verzí systému, s nímž zaměstnanci call centra pracují. Návštěvník webu si tak bude moci přímo z homepage arriva.cz dopisovat s operátory. Od spuštění chatu si firma slibuje zejména navigaci na kariérních stránkách – usnadnění kontaktu mezi ní a potenciálním zaměstnancem.

## Nestresovat se

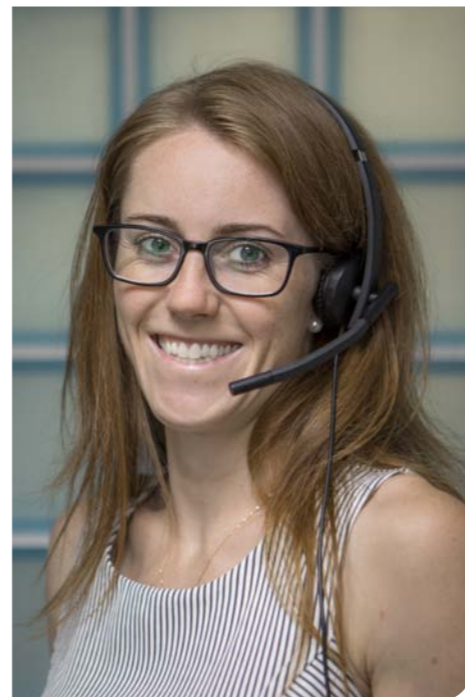
Operátoři si musejí umět poradit především s tím, kde které informace najdou. Musejí být v obraze, které stránky se jak aktualizují či mění, aby se v nich mohli rychle orientovat. „Stačí jedna výluka a už si musí uvědomit, že když někdo volá a chce třeba rezervovat místa na kola, nemůžeme mu je převézt, protože zrovna v jeho úseku je náhradní autobusová doprava,“ vysvětluje Hudečková. Na začátku každé směny tak na úvodní stránku jejich základní aplikace připravuje ostatním přehled aktuálních výluk a dalších informací. „Abychom mohli fungovat a odvádět kvalitní práci, musí mít operátor dobrý hlasový projev, nesmí se stresovat z každé maličkosti a vztahovat si problémy na sebe. Samozřejmostí je solidní orientace na internetu, pohotovost, umět rychle reagovat na požadavky zákazníků. Důležitou vlastností je také empatie a snaha člověku pomoci. Zvlášť ve videohovoru, kde jste vidět,“ vypočítává paní Hudečková, jaké lidi chce mít ve svém týmu.



Protože chtěla být se svými kolegy, netouží po vlastní kanceláři a sedí v jedné místnosti s videooperátorkami. „Chci být stále součástí dění, nechci být stranou,“ říká rozhodně. Firemní program jí navíc umožňuje zpětně poslouchat hovory svých kolegů, čehož pravidelně využívá. „Samozřejmě je hodnotím, dávám jim zpětnou vazbu. Ne známkami, na to jsme už myslím staří. Spíš je doplním, snažím se pomoci nebo pochválím.“ Podobně přistupuje i k e-mailům, kdy hodnotí nejen věcnou stránku odpovědi, ale i jazykovou úroveň. V této souvislosti připomíná podporu svého nadřízeného Jana Schödlbauera, který má pod palcem nejen jejich zákaznické centrum, ale celkově zákaznickou péči. Kromě operátorů tak zastřešuje i průvodčí a pokladní. Pro svou práci má Jitka Hudečková dobré předpoklady, jelikož celý život pracuje a je v kontaktu s lidmi jak ve finanční sféře, tak ve službách. Vloni v září se pak stala součástí týmu zdejšího call centra, organizačně spadajícího pod společnost Arriva vlaky. Byla tak už u výběru nových videooperátorů. „O tu práci byl poměrně slušný zájem. Na jedno kolo přišlo třeba sedm osm lidí a přijali jsme jednoho,“ říká Hudečková. V blízkém Trutnově sídlí call centrum jiné společnosti, takže v regionu je o tomto povolání povědomí. Její tým tvoří lidé, kteří většinou mají zkušenost s prací ve službách. „Jedna kolegyně byla recepční, jiná dispečerka dopravní společnosti. Jsme tady od mladých děvčat po zkušené ženské,“ směje se. Hodně děvčat se věnuje psům, jedna pomáhá v kočičím útulku, další překládá do italštiny.



Když Jitka Hudečková přemýšlí o tom, co by se dalo v jejich práci zlepšit, zmíní jako první celorepublikovou GPS s polohami autobusových i vlakových spojů Arrivy. „To by pro nás byla velká úleva a pomoc,“ přeje si. V současnosti si to spravuje každá dceřiná společnost Arrivy sama, každopádně firma právě testuje pilotní verzi webového podstránky na polohu vlaků, jež bude nasazena zhruba do měsíce.



Podobně by uvítala aplikaci do mobilních telefonů a tabletů umožňující komplexní odbavení cestujících. „Zákazníci se po ní ptají,“ dodává. I v tomto má pro paní Hudečkovou Arriva dobrou zprávu. Mobilní aplikaci už řeší IT oddělení. Pilotní verze by měla zajišťovat zejména prodej jízdenek a elektronickou peněženku. Další služby jako informace o provozu by se měly doplňovat postupně.

## Nejdražší ztracené zavazadlo v historii Arrivy?

Je to pocit, který jsme zažili asi všichni. Těch hrozných pár sekund, když si uvědomíme, že věc, kterou jsme měli v držení, už neexistuje. Co je ale to nejcennější, co jste kdy ztratili? Prsten? Hodinky? Telefon? Možná nějaké zavazadlo?

Jeden cestující společnosti Arriva měl před několika týdny stejný pocit. Ovšem díky dvěma našim kolegům – uklízeči Soleeuovi Ajani a jeho nadřízenému Robu Normanovi – se se svým zavazadlem s velmi cenným obsahem znovu setkal. Ajani prováděl rutinní úklid vlaku Arriva Rail London ve stanici Liverpool Street, když spatřil opuštěnou tašku. „Našel jsem tu brašnu ve vlaku odjíždějícím ve 14:03 do Chingfordu. Podle našich bezpečnostních pravidel jsem ji vyfotil a snímek poslal přes aplikaci WhatsApp do skupiny ztrát a nálezů,“ vysvětlil Ajani. Jakmile Ajani fotografii nahrál do skupiny, dal nalezenou tašku do trezoru. Na konci směny se Rob Norman podíval dovnitř, aby zjistil,



The most expensive lost luggage in Arriva's history?

zda by jim něco pomohlo dohledat majitele. „Byl tam pas, iPad, nějaké dokumenty a svazky 50librových bankovek,“ řekl Norman. Poté, co spatřil peníze, okamžitě zavolal britskou dopravní policii. „Nikdy jsem takovou věc nenašel. Celou dobu jsem byl napjatý a tašku jsem pevně držel. Když policie dorazila, hotovost ihned zabavila,“ dodal Norman. Taška obsahovala celkem 10 500 liber (více než 300 tisíc korun). Policii se naštěstí podařilo majitele najít a cenné zavazadlo vrátit. „Mohu jen říci, že majitel má velké štěstí. Taška patřila staršímu muži, o němž mi bylo řečeno, že je velmi, velmi potěšen,“ uvedl Norman.



## Smaženým kuřetem ke slávě

Dan Fell je manažer digitálních médií a kanálů vlakového dopravce CrossCountry, který patří do skupiny Arriva. Ve svém volném čase znovuvytváří některé z nejslavnějších pokrmů na světě. Ovšem jeho vlastní verze Kentucky Fried Chicken z něj udělala internetovou senzaci.

„Někdo na Twitteru zamrazil kuře z KFC a pak ho znovu uvařil. Viděl jsem jejich příspěvek a odpověděl jsem obrázkem své domácí verze, kterou jsem piloval 18 měsíců,“ vysvětluje Fell, jak se jeho úsilí ocitlo na internetu. Po několika hodinách začal dostávat zprávy od lidí, kteří žádali o jeho recept. „Nejprve jsem je šklátil. Říkal jsem jim, že to nic nebylo. Pak mě několik lidí požádalo o natočení videa,“ přiznal. Poté, co na Twitteru zveřejnil krátké video s návodem, jež zhlédlo více než 70 tisíc lidí, ho kontaktovala řada britských i mezinárodních médií. Na Twitteru má nakonec přes půl milionu zhlédnutí a objevil se v novinách na místní, národní i mezinárodní úrovni. Poskytl rovněž rozhovory pro britskou televizi BBC nebo americký časopis Insider. „Přímou z KFC mě nikdo nekontaktoval. Vzhledem k tomu, že během pandemie koronaviru byly jejich restaurace zavřené, si myslím, že jsem jim udělal velkou laskavost a poskytl jim bezplatný marketing,“ směje se. Získané pozornosti si přitom užívá a těší se, až se o své slavné kuře podělí s kolegy.





Text: Barbora Vojtová  
Foto: archiv



# VLADIMÍR ŠIMÁK: RECEPT NA BEZPEČNOU JÍZDU NEEEXISTUJE

„Letos je mi 67 a pořád mě to baví,“ říká řidič autobusů Arrivy Vladimír Šimák. Co patří mezi nezapomenutelné zážitky člověka, který za svoji kariéru neměl jedinou dopravní nehodu?

## Co vás přivedlo k povolání řidiče autobusu?

V kontaktu s autobusem jsem byl od malička, protože i můj otec byl řidič. Autobus nám stál před domem, tehdy to byla ještě stará, dnes už legendární Škoda 706. Táta na ní každou chvíli něco spravoval a já mu s tím pomáhal. Občas mě s ní nechal i popojíždět, a čím jsem byl starší, tím jsme postupně protahovali vzdálenosti.

## Takže bylo jasné, kterou cestou se vydáte?

Ano, šel jsem do učení do ČSAD a poté následovala vojna. To pro mě byla také velmi zajímavá životní etapa. Vzhledem k tomu, že jsem na vojně jezdil s nákladním autem těžším než 3,5 tuny, mohl jsem na řidičský průkaz skupiny C navázat „děčkem“. Což jsem také hned po návratu z vojny do ČSAD udělal. Bylo mi tehdy dvacet.

## Kde jste začal jezdit?

Začal jsem jezdit linku v Průhonících a o víkendech Praha – České Budějovice, Jindřichův Hradec, Pelhřimov. Šlo o takzvanou týdenku, tedy od pondělí do pátku, přičemž víkendy jen výjimečně. Poté jsem navázal linkou Praha – Průhonice – Říčany. Od roku 1978 přišly na řadu zájezdy. Vysílalo nás ČSAD pro různé cestovky po Evropě. Nejdříve šlo samozřejmě o NDR, Polsko, Bulharsko, Rumunsko, země SSSR. Až po pár letech jsem dostal přidělení i Západ.

## V čem se to lišilo od předchozího stylu práce?

Bylo to úplně jiné – jiní lidé, poznávání, moře. To se mi jako mladému klukovi moc líbilo. Ale byly to galeje, dnes už bych do toho nešel. Jen pro představu, jeli jsme

například do Řecka a vyjžděli ve čtvrtek v deset večer z Prahy. V sobotu kolem deváté ráno jsme už byli v Soluni, přičemž se stavělo jen na toaletu a na hranicích. Dopoledne jsme dorazili na místo a večer se jelo s předchozí skupinou zase zpátky. Až na závěr jsme tam občas za odměnu mohli na několik dní zůstat. To byl ovšem člověk tak unavený, že se akorát vykoupal, dobře najedl a šel si lehnout. Nicméně vydržel jsem to dvacet let. Po roce 1989 to skončilo, protože na trhu přibývali soukromníci s autobusy a zakázek ubývalo. Od té doby jezdím příměstskou dopravu.

## Jak dlouho ještě máte v plánu řídit?

Letos je mi 67 a pořád mě to baví! Vydělávám si a k tomu beru důchod, takže si nyní připadám tak trochu jako na vojně. Z ekonomické stránky to nemá chybu, takto by to mělo být pořád. Užívám si po malých doušcích všeho, co život nabízí, ale nejdůležitější je, že zatím vnímám svůj věk jen jako číslo. Nic mě netrápí, kromě mé drahé polovičky.

## Když už jste zmínil svou ženu, kam spolu jezdíte na dovolenou?

Každý rok létáme do oblíbeného Řecka. Nemusím řídit, takže mám čistou hlavu. Letos jsme se ale rozhodli, vzhledem k situaci s pandemií, vynechat. Když ježu na dovolenou, tak se vším všudy, nekoukám na korunu. Chceme si to užít, takže nejsem zvědavý na to, aby mi někdo říkal, jaký mám mít rozestup a kde nosit roušku. Dovolenu jsme tedy letos prožili s vnoučaty. Máme čtyři, ale nyní jsme měli na starost jen dvě a úplně to stačilo. Jezdili jsme s nimi po výletech, například do zoo v Praze, do Liberce, na parník, opékali jsme na chalupě buřty. Bylo to perfektní.

## Vzpomenete si na svou vůbec nekontroverznější jízdu?

Perliček bylo mnoho. Třeba když jsme jeli na zájezd do Jugoslávie, cestou tam jsme měli samozřejmě plný autobus. Při odjezdu ovšem do autobusu nasedli jen čtyři lidé, ostatní emigrovali. To se nám ve vlně emigrace na začátku osmdesátých let stalo několikrát. Ti, kteří jeli nazpátek, si alespoň mohli udělat lůžkovou úpravu...

## Neměl jste také nutkání emigrovat?

Neměl, byl jsem ženatý a měl jsem doma ženu a děti, za které jsem cítil velkou zodpovědnost. Samozřejmě se nám několikrát stalo, že jsme dostali nabídku takzvaně zmizet. Například jsme s kolegou byli v Jugoslávii na baru a byl tam německý Čech, který nám dával své klíčky od BMW s tím, že má pro nás jako pro řidiče v Německu skvěle placenou práci.

## Za svoji kariéru jste neměl žádnou nehodu. Jaký je váš recept na bezpečnou jízdu?

V dnešním provozu, který každodenně roste, recept neexistuje. Člověk může být stokrát opatrný, ale lidé jsou nevyzpytatelní. Například když ježu po D1, nechávám si vždy bezpečný odstup. Neustále mě ovšem předjíždějí auta, která nic takového jako mít odstup nerespektují. Podle mě je důležité používat rozum a nepřeceňovat své síly.

## Co vás na vaší práci nejvíc baví?

Měl jsem dva týdny dovolenou a ten druhý už jsem se opět těšil do práce. Je součástí mého života, navíc mám tři roky nový autobus, který dosud neměl žádné poruchy a stále vypadá jako nový. Dělán práci, která mě baví, takže když to tak půjde dál a budu zdravý, nemám důvod končit.



# PANTOFLE ZA VOLANT NEPATŘÍ

Text: Tomáš Wehle  
Foto: iStock

**Auto nebo autobus se nejlépe řídí ve sportovních pohodlných botách. Dobře obepínají nohu a nabízejí dostatek pohodlí, prodyšnost a zároveň pevnou podrážku, takže se nebojíte ostře sešlápnout brzdu. Nejhorší je obuv, jež může z nohy sklouznout nebo se zaklínit mezi pedály.**

Legendární brazilský automobilový závodník a pilot formule 1 Ayrton Senna na jednom videu, dostupném na kanálu You Tube, ukazuje, že na řízení jsou nejlepší vyšlapané staré mokasíny. Jednoduše proto, že v nich má cit v noze. Několik let starý test Ústředního automotoklubu České republiky (ÚAMK) a oddělení ministerstva dopravy Besip naproti tomu hledal nejméně vhodnou obuv za volant. Poraženým se staly plážové žabky, pánské lakýrky a dámské lodičky na podpatku. Nevhodná obuv na nohách má podle nich za následek až o třetinu delší brzdovou dráhu. Když si uvědomíme, že přechod pro chodce je široký tři metry, je zřejmé, že nevhodná obuv může způsobit nedobrzdní vozidla a srážku s chodcem. „Zákon o silničním provozu vysloveně neříká, kterou konkrétní obuv by měli zvolit řidiči automobilu, autobusu nebo motocyklu. Měla by jim být pohodlná, a hlavně by měla zajistit bezpečné ovládání vozidla,“ říká Roman Budský z platformy Vize 0. Toto sdružení firem a institucí společně připravuje a podporuje aktivity, projekty a změny zaměřené na zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu. Jinde v Evropě jsou dopravní předpisy určitější. Například ve Velké Británii se obecně stanoví, že oblečení a obutí řidiče mu nesmí bránit v náležitém ovládání vozidla. Konkrétní volba je ovšem na něm. V Německu je dokonce správné obutí za volantem uzákoněno a v mnoha evropských zemích platí zákaz řízení motorového vozidla v pantoflích.

**Žabky se mohou zaklínit mezi pedály**  
V pátrání po ideální obuvi pomůže si říct, co si při řízení rozhodně neobouvat. „Důležité je, aby měl řidič cit při ovládání pedálů. Vysoká hrubá podrážka či i drobný podpatek mohou snadno zkomplikovat

sešlápnutí pedálu. Rovněž vysoké boty chodidlo řidiče svazují, neumožní mu jeho potřebnou ohebnost,“ vysvětluje Roman Budský. Vysoké podpatky či jehly zase mají za následek vratkost nohy, což se může vymstít při nutnosti náhle zpomalit. Navíc způsobují problémy s citlivým ovládním pedálu spojky – zejména při rozjezdu či popojíždění v koloně. Nevhodné jsou také populární volné sandály. „Žabky mohou z nohy sklouznout nebo se zaklínit mezi pedály. Také se v nich tak trochu obáváme dupnout na pedál, protože bychom to cítili na chodidle,“ varuje řidiče tiskový mluvčí ÚAMK Igor Sirota. Pantofle a žabky dokonce zakazují předpisy bezpečnosti práce pro řidiče profesionály. Povinností odpovídající obuvi pro ně mohou ve svých vnitropodnikových předpisech zavést samotné firmy. „Tak se samozřejmě děje i ve všech společnostech skupiny Arriva v Česku,“ říká Ludka Hnulíková, provozní ředitelka společnosti Arriva Transport ČR. „Najít opravdu pohodlnou obuv vhodnou pro řízení může být ale docela náročné. Bez ohledu na možné individuální deformity nohy musí umožňovat bezproblémový pohyb kotníku, jistý došlap a musí být prodyšná. Vzhledem k omezenému pohybu v průběhu řízení musí být zároveň pohodlná nejen při nástupu do práce, ale musí umět ‚vstřebat‘ i vlivy změn nohy v průběhu směny,“ doplňuje. „Pantofle a žabky ale rozhodně nejsou vhodné ani pro běžné řidiče. Zkrátka za volant nepatří a v případě nehody, kdy se prokáže jako příčina i nevhodná obuv, může pojišťovna krátit svoje náhrady,“ upozorňuje Sirota.

## Tenisky do kufru

Jste-li často na služebních cestách či nosíte společenskou obuv, vyplatí se podle

Romana Budského mít v autě k dispozici rezervní lehké tenisky či mokasíny bez podpatku a s dostatečně tenkou podrážkou. Díky ní má řidič při ovládním pedálů větší cit v noze. „Podrážka nesmí být příliš kluzká. V opačném případě může noha neočekávaně sklouznout z pedálu. Boty by měly být perforované či z prodyšného materiálu, aby se nohy nepotily,“ radí Budský. Vhodné boty je možné vozit s sebou v zavazadlovém prostoru. Řidič se do nich může přezout v létě, kdy nosí volné sandály či v případě zástupkyň něžného pohlaví lodičky na vysokém podpatku. A také v zimě, kdy nosíme vyšší boty s vysokou a hrubou podrážkou. Ani galoše či halínky, v nichž se často vyráží do lesů, nejsou správným obutím pro bezpečné a pohodlné řízení automobilu. Nejrozumnější není podle Budského ani řídit bez bot. „Bosá noha a razantní sešlápnutí brzdového pedálu při řešení nouzové situace nejdou moc dohromady. Přece jen silně sešlápnutí pedálu v takovém případě zabolí, řidiči tak budou podvědomě volit slabší stisk. To s sebou ponese o několik cenných metrů delší brzdovou vzdálenost, což může být příčinou vážné nehody.“ Koho by výše uvedená doporučení neuspokojila, může sáhnout po speciálních botách pro řidiče od italské značky Ciccio, jež v roce 1965 vytvořila první obuv na řízení. Sicilán Francesco Liberto tehdy potřeboval tenčí boty pro ovládním pedálů ve voze. S velkým úspěchem se jeho boty nesetkaly, nicméně šlo o jakýsi koncept, který měl být v budoucnu mnohem úspěšnější. Dnes se tyto boty šijí ručně a vyznačují se absencí či menším množstvím švů a ideálními vlastnostmi pro ovládním vozu. Používají je ovšem většinou jen závodníci a fajnšmekři, kteří milují optimální řízení auta.

# ZPOMAL! ZASTAV! ROZHLÉDNI SE!

Text: Tomáš Wehle  
Foto: Petr Kudláček



**Arriva vloni finančně podpořila 13 neziskových projektů, na nichž se aktivně podílejí její zaměstnanci. Jedním z nich je i mobilní dětské hřiště v Benátkách nad Jizerou, které pro tamní mateřskou školu pořídil specialista nákupu Petr Kudláček. Místo po asfaltu tam děti jezdí po protiskluzové plachtě.**

Když Petr Kudláček z Benátek nad Jizerou se svou ženou přemýšleli, co by mohli ve svém okolí vylepšit, byla jim jasná jedna věc. A sice že by to mělo být určené budoucí generaci. Protože jeho zaměstnavatel, dopravní společnost Arriva, už několik let vypisuje pro své zaměstnance granty na veřejně prospěšné aktivity, jejich myšlenky směřovaly k dopravě.



„Syn Kryštof chodí do zdejší mateřské školky, do třídy Sluníček, kterou opečovává sama paní ředitelka Jana Pucandlová. Žena velmi akční, která shání pro děti, co se dá. Po debatě s ní nás napadlo dopravní hřiště,“ přibližuje specialista nákupu Arrivy Transport, proč se rozhodl zažádat o grant. Nejprve uvažovali jen o výletu na dopravní hřiště, protože v jejich městě ani v jeho blízkosti žádné „tréninkové“ dopravní hřiště není. Ovšem jednorázová akce, navíc jen pro starší, tedy předškoláky, se jim zdála málo. Ostatní děti by byly ošizeny. „Pevná dopravní hřiště vyžadují vymezený prostor a jsou velmi nákladná, stojí statisíce korun. Rozhodli jsme se proto nakonec pořídit školce mobilní dopravní hřiště,“ říká Petr Kudláček, který má v centrále Arrivy na starosti vyjednávání s dodavateli, výběrová řízení nebo smlouvy.



## Jasná volba

Jakmile se dozvěděl o přidělení Arriva grantu, stačilo se pouze domluvit s mateřskou školou, kdy mají plachtu mobilního hřiště a další příslušenství

připravit a dopravit. „Plánovali jsme to na jaro, ovšem kvůli pandemii koronaviru se vše posunulo. Hřiště se tedy jen otestovalo a v plném provozu bude od září,“ říká Petr Kudláček.

Volba padla na českou společnost Didakt, jež vyvíjí a vyrábí moderní didaktické pomůcky pro děti. „Jejich hřiště je svou hrou formou určeno právě nejmenším uživatelům, čímž si nás získalo a volba byla jasná,“ vysvětluje zaměstnanec Arrivy. V Benátkách nad Jizerou řídí jedna ředitelka mateřské školy pět odloučených pracovišť. Takže tu zjednodušeně nemají pouze jednu školku, ale rovnou šest budov s několika třídami a spoustou dětí. „Jedno mobilní hřiště tak poslouží všem dětem, které dochází právě do jedné ze „školok“ ve městě,“ dokládá Petr Kudláček přínosy svého projektu.



## Na zahradu i do tělocvičny

Kolik je na hřišti dopravních značek? Kde najdeme přechod? Jak se dostala olejová skvrna na cestu? Doprava je nedílnou součástí našeho běžného života, tedy i dětí, a zvláště ty malé nelze učit jen teorií. Trénovat děti mateřských škol přímo na komunikaci je ale kvůli hustotě provozu prakticky vyloučené. Proto jsou součástí tolik potřebné dopravní výchovy dětská dopravní hřiště. Na území Česka je jich v současné době kolem dvou set. Děti jsou na nich v bezpečí a učitelky s nimi mohou v klidu procvičovat nejrůznější inscenované situace. Jak ale vypadá takové přenosné hřiště, jaké mají nově v Benátkách nad Jizerou? Místo po asfaltu se jezdí nebo chodí po vysokopevnostní plachtě. Vyrobená je z litého banneru – stejného materiálu, který můžete vidět jako velkoplošný billboard u silnic. Plachta, jejíž základní rozměr je 7,5 x 6 metrů a 10 x 8 metrů, je ukotvena hřeby nebo vruty k podkladu, aby ji silný vítr neodnesl. Vrchní vrstva je z protiskluzového materiálu a UV potisk navíc chrání obraz před slunečním zářením a mechanickým namáháním. Děti mohou po plachtě běhat, jezdit na koloběžkách, a i když je mokrá, neukluznou. Lze ji využívat nejen venku, na zahradě, ale i například v tělocvičně nebo (v odlišném typu) ve třídě.



Součástí hřiště jsou rovněž dopravní prostředky (odrážedla, koloběžky), dopravní značky, semaforey, kužely, dětské vesty a převleky, třeba policisty či zdravotníka. Pokud je venku ošklivo nebo zima, učitelky mohou využít menší desky Všeználek, která je přenosnou kopií hřiště. V ceně je rovněž několik šanonů metodických pokynů pro učitelky, jak s pomůckami pracovat. Děti si na takovém hřišti dokážou samy hrát, protože namalované obrazy v nich evokují všemožné činnosti. A tak si třeba u rozbité cesty vyznačí objížďku a postaví policistu, který řídí dopravu. Děvčata vodí mladší děti, jako by byla maminkami. Nebo kluci záměrně způsobí dopravní nehodu a děvčata si hrají na ošetřovatelky. Hřiště je ale rovněž koncipované pro řízenou činnost pedagogů a za tím účelem byla vytvořena i srozumitelná metodika. Formou zábavných her, pokusů, úkolů, otázek a povídání děti seznámí s dopravní tematikou a s dalšími 16 učebními tématy školního vzdělávacího programu.

## Arriva granty

Od roku 2015 umožňuje Arriva všem svým zaměstnancům, aby se jednou ročně ucházeli o finanční podporu na neziskové projekty, na nichž se sami aktivně podílejí. Projekty se obvykle zaměřují na pomoc zdravotně postiženým, sociálně slabým, na volnočasové aktivity dětí a mládeže, ať už v oblasti sportu nebo umění. Velmi často se jedná i o podporu u nás tolik populárních hasičských sborů či sportovních klubů. Částka, kterou Arriva na tyto projekty věnuje, se pohybuje každý rok kolem 500 tisíc korun. Maximální částka, o kterou lze požádat, je 50 tisíc korun. V loňském roce firma podpořila 13 projektů. I v letošním roce vyčlenila Arriva finance na vaše veřejně prospěšné mimopracovní aktivity. Požádejte o Arriva grant! Instrukce k vyplnění žádosti najdete na webu [www.arriva.cz](http://www.arriva.cz).

Vody Černé Nisy jsou i v létě studené a temné od rašeliny. Přesto je přehrada oblíbeným koupacím místem, jen je třeba být opatrný. Ne jako mladý Herbert John, který při nedělním výletě skočil do vody a plaval až do poloviny nádrže. Kdo ví, nač myslel, když pak, obklopený ledovou vodou, volal o pomoc. Přítel k němu nedoplaval včas. Osmnáctiletý student učitelství se utopil. Stalo se to 24. června 1930; jak dodnes připomíná kamenný pomníček na břehu.

# MÍSTO KRÁSNÝCH SMRTÍ

Text: Jana Patková  
Foto: Milan Drahoňovský



Gustav Maiwald z Ferdinandova zemřel při svážení dřeva pod saněmi 2. února 1930 v mostu pod vodopádem Velkého Štolpichu.

Podobných pomníčků je v Jizerských horách rozseto mnoho, téměř dvě stovky. V žádných jiných horách není tolik památek na zastřelené pytláky, umrzlé turisty, dolámané dřevorubce, oběti vražd a dávných hádek, nehody, ale i zázračné šťastné konce. A žádné jiné hory nemají svoji „bibli“, podle které už několikátá generace turistů a trampů pomníčky hledá, navštěvuje a také udržuje v dobré kondici.

## Nevrlého „bible“ trampů a turistů

Když v roce 1972 liberecký přírodovědec Miloslav Nevrlý dopsal svou knihu o Jizerských horách, sotva mohl tušit, kolika vydání se dočká – to zatím poslední je z roku 2011 a je rozebrané. Původní vydání v nezaměnitelném formátu vysokého úzkého obdélníku se stále prodává v antikvariátech a na aukcích. O podobu knížky ale samozřejmě nejde, důležitý je její obsah. Patnáct let hledal Miloslav Nevrlý po archivech, v knihách a starých časopisech záznamy o událostech, které tvořily dějiny Jizerských hor. A ještě o něco déle po těchto drsných severních horách sám chodil a naučil se je milovat. Všechno pak přenesl na stránky knihy, která v batozích a tornách vděčných čtenářů prošla hory křížem krážem.

I když má kniha o Jizerských horách tři hlavní oddíly (Příběhy a pověsti, Vyprávění a Pomníčky), zdaleka největší ohlas měly pomníčky. V době bez internetu a GPS bylo jejich hledání nádherným celoročním dobrodružstvím. Jediným klíčem byla mapa

přiložená ke knize, v níž byly pomníčky zakresleny dost nepřesně. Zlí jazykové tvrdí, že záměrně. Dnes je cesta k většině pomníčků dobře popsaná na mnohých webech, zakresleny jsou s přesností na metry i v on-line mapách. Zůstává ale i pár takových, kvůli nimž se člověk musí prodírat houštím, přeskakovat potoky či nahlížet do jeskyní.



K nim patří krásný Krop-Seffův kříž na jižním svahu mohutné hory Holubník. Není lehké ho najít, křížek je umístěn mimo cesty i pěšiny, na místě, kde se před téměř sto padesáti lety odehrálo drama mezi pytláky a vrchností. Až dorazíte na místo, dnes stíněné klenbou vzrostlých stromů, nalistujte příslušné stránky v Nevrlého knize a čtěte:

„Nedělního podvečera 5. května 1878 tudy procházel syn majitele frýdlantského panství a velké části Jizerských hor, hrabě

František Clam-Gallas s doprovodem lesníků. Vyšli si z loveckého zámečku na Nové louce na příselech tetřeva. Bylo kolem půl osmé a mladý hrabě kráčel s lesníkem Kluchem. Náhle se v lesní samotě objevil pes a vzápětí za ním neznámý muž s puškou připravenou k výstřelu. Kluch se vzpamatoval: Pytláci, pan hrabě nechtě se kryje! (Tak skutečně zazněla ta věta.) Hrabě uskočil za mladý dvojité buk. Strom jej nekryl úplně a pobuda cosi volal a přitom na hraběte stále mířil. Odmítl složit zbraň a Kluchovi nezbyvalo než do pytláka vypálit obě hlavně tetřevími broky naládané pušky. Pytlák se bez hlesu zhroutil. Společnost se seběhla. Muž byl raněn do obličeje, a přestože jej křísili, nepromluvil ani slovo. Jeden z pánů se vrátil na Novou louku: bylo nutno přivést pomoc a dopravit raněného do liberecké nemocnice. Pokračovala-li společnost v cestě za tetřevem, není známo. Jisté je jen, že lidé, kteří přispěchali z Nové louky, pytláka již nenašli. Na hory se snesla noc a po postřeleném muži jako by se země slehla. Vše nasvědčovalo tomu, že jej odtáhli jeho pomocníci ukrytí v lesích. Dosud nikdo a nikdy nemířil puškou na frýdlantské pány v jejich vlastních lesích, a tak byl opovržlivý případ předán četnictvu. Těm nedalo velkou práci vypátrat v jizerskohorských vesnicích a samotách, kde se všichni lidé navzájem znali, postřeleného pytláka. Byl jím Josef Pörner z Desné. Pytlák Pörner byl znám v Jizerských horách široko daleko pod přezdívkou Volatej Pepek čili ve zdejších



Pomník smrti Karla Jägera nelze přehlédnout – na cestě z Kristiánova nahoru na Rozmezí jej uvidíte po pravé straně.

německém nářečí Krop-Seff. Vedl tehdy pětičlennou pytláckou bandu a liberecký soud jej odsoudil k patnácti měsícům těžké kázně. Pod dvojitým bukem, za kterým hledal onoho květnového večera ochranu, nechal hrabě Clam-Gallas postavit kříž." Už chápete kouzlo, kterým Miloslav Nevrlý očaroval tisíce poutníků Jizerskými horami? A ostych, který cítí každý publicista, když má svými slovy převyprávět nádherné popisy dávných událostí? Naštěstí mnohé z příběhů, které Nevrlý podrobně převyprávěl v knize, stručně pochopíte i z textů na pomníčkách.

### Dobrovolné umírání i tragické nehody

Jeden z nejsnáze dostupných pomníčků je štíhlý kamenný sloup s cedulkou oznamující, že zde v zimě roku 1927 zahynul Karl Jäger pod převrácenými saněmi. Stalo se to na takzvané Kristiánovské cestě a pod ní také pomníček stojí. Půjдете-li po modré turistické značce z Kristiánova na Rozmezí, spatříte ho vpravo pod cestou přibližně ve dvou třetinách vzdálenosti. Pozadí zimní tragédie opět odkrývá Nevrlého kniha. Z ní budete už dávno vědět, jak těžká bývala práce dřevorubců a ke kolika neštěstím při ní došlo. Tohle se stalo 27. ledna večer. Plně naložené saně se



Kříž Dagmar Spínové

převrátily a Jäger zůstal pod nimi zaklíněný. I když volal o pomoc, široko daleko nikdo nebyl. V mraze tak zůstal celou noc, až ráno ho našel jiný dřevorubec, přimrzlého k zemi. Byl ještě živý a neměl viditelná zranění, při převozu ale – zřejmě na prochladnutí – zemřel. Jen o dva kilometry dál, na rozcestí nedaleko čarokrásného rašeliniště Na Čihadle, připomíná Gackův pomník nikdy nevyřešenou vraždu inženýra Viktora Gacka. Opět jej pohodlně najdete z cesty. Můžete se vrátit v čase až do onoho sobotního rána roku 1927, kdy právě tady našel lesní dělník inženýra Gacka s prostřelenou hlavou a hrudníkem. Pátralo se tehdy po jistém mladíkovi, se kterým se den předtím inženýr

potkal na Kristiánově, ale marně. Neznámý podle hostinského viděl, že turista Gacek je bohatý...

Do Jizerských hor ale chodili lidé umírat i dobrovolně. Snad proto, že zdejší krajinu milovali v době, kdy byli šťastní. Pomníčkem připomínajícím sebevraždu jistě Dagmar Spínové je prostý kříž na břehu Černé Nisy. Její tělo objevil hrázný 29. prosince 1974, napůl na břehu a napůl zamrzlé ve vodě. Zjistilo se, že padesátiletá žena odešla z domova už 8. prosince. Na svou poslední cestu si vzala množství barbiturátů. Když prášky spolykala, přivázala si k pasu tašku s pětikilovým balvanem a vstoupila do přehrady. Důvodem k zoufalému činu byla nejspíš manželova smrt a matčina nemoc. To Melzerova smrt rozhodně nebyla dobrovolná. Zemřel, když se stavěla Bedřichovská přehrada, známá spíše pod názvem Černá Nisa. Sedmadvacetiletý četnický strážmistr doprovázel pokladníka s výplatou na stavenišťe a při návratu se svezl ve vozíku úzkokolejky určené na dopravu kamene. Bylo to nebezpečné, a proto zakázané. Bohužel právě na mladíkovi se ukázalo, že zákaz byl opodstatněný: ve stoupání se utrhl zadní vagon a těžce ho zranil. Robert Melzer zemřel o čtyři dny později v liberecké nemocnici. Kamenný pomníček, který



Bílá smrt, jeden z nejkrásnějších pomníčků v celých horách

dopravní neštěstí připomíná, stojí u silničky z Bedřichova k Černé Nise. Právě tudy kdysi vedla úzkokolejka.

### Vlakem do hor, kde jsou i železniční pomníčky

Z logiky věci většinou pomníčky veselé příběhy nenabízejí. Jeden s dobrým koncem tu ale přece jenom je, i když se jmenuje Bílá smrt. Jde o jeden z nejkrásnějších pomníčků v celých horách – je na něm vymalována část příběhu, veršované ponaučení pak patří ke stejnému druhu lidové tvořivosti jako obrázek. Upomíná na neuvěřitelné zimní dobrodružství tří pánů z Liberce, z nichž ani jeden nebyl žádný sportovec. Přesto se ve složení tlustý hostinský Arzböck, obchodník šatstvem Mras a kapelník plukovní hudby Pochmann vydali na sáňkařský výlet, který je málem stál život. Nejenže si naplánovali takřka nemožné, navíc vyrazili až po obědě, a kde to jen po cestě šlo, tam se posilňovali. Cestou do sedla Holubníku, kde má jejich výprava dodnes pomníček, už byli nejen unavení, ale také docela veselí. Jenže počasí se rychle zhoršovalo a v prudké sněhové bouři nebyl nejtlustší z nich schopen pokračovat – příliš se bořil. Jeho kamarádi ho posadili na troje sánky, půjčili mu kabáty a nařídili mu, aby za nic na světě neusínal. A bloudili tmou a vánicí



Pomník Roberta Melzera

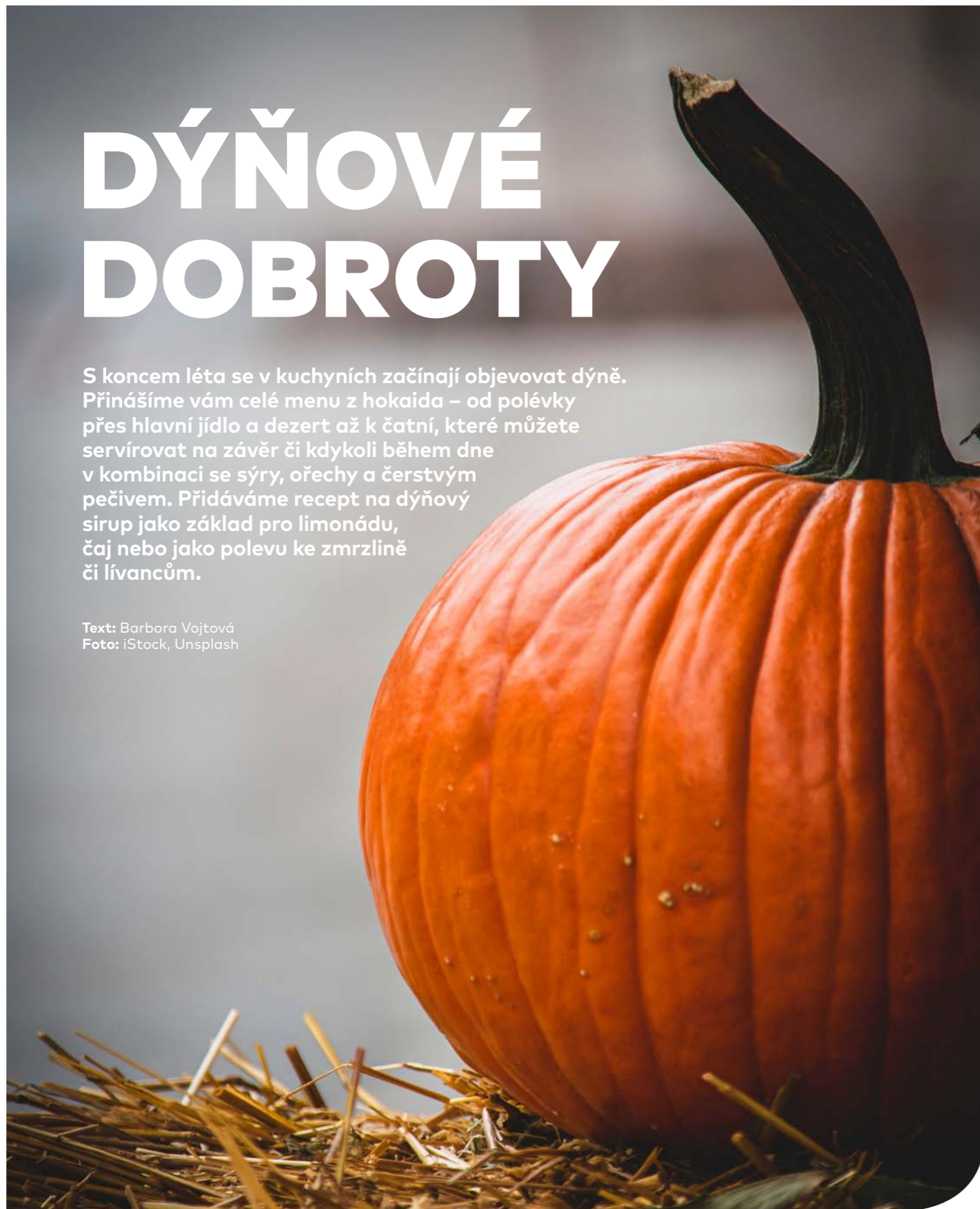
do údolí. Je neuvěřitelné, že se jim před půlnocí podařilo dorazit do Ferdinandova, kde zburcovali pomoc. Po vlastních stopách se pak ještě se záchranným družstvem vydali pro hostinského. Podle půvabného textu Miloslava Nevrlého je zmíněný chlapík „očekával dosud čile a s myslí nezakormoucenou". Upomínku na výpravu ze zimy roku 1909 najdete pár desítek metrů pod rozcestníkem

v sedle Holubníku, kde se potkává červeně značená hřebenovka, žlutá z vrcholu Černé hory a zelená značka vedoucí sem z rozcestí Na Žďárku. V zimě bývá cesta k pomníčku proslapaná, jindy se musí chvíli hledat. Ale i to patří k dobrodružství hledání a nacházení pomníčků, jejichž prostřednictvím se odkrývá historie Jizerských hor. Hor, které byly nejméně poslední tři století spjaty s lidskými osudy možná víc, než je tomu nyní. Na výlet do severních hor se můžete pohodlně vydat vlakem společnosti Arriva. Přímá rychlíková linka R21 z Prahy do Tanvaldu jezdí několikrát denně. V Tanvaldu pak můžete přestoupit na dopravní unikát – zubačku jedoucí přes jizerskohorský Kořenov až do krkonošského Harrachova. Jde dodnes o nejstrmější trať v Česku. Současné vlaky už zubačku nepotřebují, jezdí tak jen při nostalgických jízdách. I tahle trať má svůj pomníček. Za druhé světové války tu Němci začali nasazovat i parní lokomotivy bez použití ozubnice. 5. srpna 1945 se taková lokomotiva při jízdě z Kofenova do Tanvaldu zřítla z vysokého náspu. Hazardní jízdou nepřežil strojvedoucí, topič údajně stačil po neúspěšném brzdění vyskočit. Neštěstí se stalo za polubenským tunelem, kde také bývala – a možná dosud je – připomínka železniční nehody.

# DÝŇOVÉ DOBROTY

S koncem léta se v kuchyních začínají objevovat dýně. Přinášíme vám celé menu z hokaida – od polévky přes hlavní jídlo a dezert až k čatni, které můžete servírovat na závěr či kdykoli během dne v kombinaci se sýry, ořechy a čerstvým pečivem. Přidáváme recept na dýňový sirup jako základ pro limonádu, čaj nebo jako polevu ke zmrzlině či lívancům.

Text: Barbora Vojtová  
Foto: iStock, Unsplash



## Ostřejší dýňová polévka

**Ingredience:** dýně hokaido, mrkve, voda, čerstvý zázvor, mleté chilli koření, olivový olej, dýňová semínka, pepř, zakysaná smetana (lze vynechat)

**Postup:** Dýni rozpůlíme, ze středu lžící odstraníme semínka a nakrájíme ji na větší kousky. Asi pět mrkví omyjeme a rozpůlíme. Dýni ani mrkev není potřeba zbavovat slupky. Nakrájenou dýni a mrkev vložíme do větší mísy, zalijeme je olivovým olejem, posypeme mletým chilli v množství dle individuální preference a vše pečlivě promícháme. Tím se dostane olej i koření po všech stranách zeleniny, kterou poté vysypeme na pečicí papír a dáme ji péct do trouby. Jakmile ztmavnou okraje, vytáhneme zeleninu z trouby, vložíme ji do většího hrnce, zalijeme vodou a dáme na plotnu vařit. Do hrnce přidáme pět plátků okrájeného čerstvého zázvoru a také trochu čerstvě mletého pepře. Polévku necháme probublávat a mezitím si na pánvi opražíme dýňová semínka. Polévku sejme z plotny, promixujeme a servírujeme s kopečkem zakysané smetany a posypanou opraženými dýňovými semínky.



## Dýňové rizoto s parmezánem

**Ingredience:** dýně hokaido, cibule, máslo, suché bílé víno, zeleninový vývar,

kulatozrná rýže, parmezán, pepř, sůl, anglická slanina (lze vynechat)  
**Postup:** Do hluboké pánve dáme lžici másla. Nakrájíme jednu cibuli na kostky a zpěníme ji na pánvi. Poté přidáme dýni hokaido, kterou předtím nakrájíme na malé kostičky. Vše lehce opeříme, osolíme a necháme pod pokličkou podusit. Mezitím v hrnci zpěníme další na kostky nakrájenou cibuli a přidáme k ní hrnek rýže. Chvilu je společně restujeme a poté zalijeme hrnkem bílého vína a hrnkem zeleninového vývaru. Jakmile je rýže hotová „na skus“, přimícháme do ní půl hrnku nastrouhaného parmezánu, smícháme ji s dýňovou směsí, posypeme čerstvě mletým pepřem a servírujeme s plátkem másla a několika hoblíčkami parmezánu. Na závěr můžeme ještě na pánvi orestovat několik plátků anglické slaniny a rizoto jimi doplnit.



## Dýňová bábovka z hrníčku

**Ingredience:** dýně hokaido, polohrubá mouka, vejce, třtinový cukr, olej, smetana na vaření, prášek do pečiva, mletý skořice, mletý kardamom, vlašské ořechy  
**Postup:** Dýni nahrubo nastrouháme. Tři vejce vyšleháme s hrnkem cukru a hrnkem oleje. Smícháme dva hrnky mouky s jedním práškem do pečiva a přidáme je k předchozímu mixu ingrediencí. Vše důkladně promícháme a postupně přiléváme hrnek smetany. Nakonec vmícháme dva hrnky nastrouhané dýně. Přisypeme lžičku skořice, lžičku kardamomu a hrst nasekaných ořechů. Bábovkovou formu vymažeme tukem, vysypeme moukou a vlijeme do ní dobře promíchanou bábovkovou směs. Vložíme bábovku do trouby a po upečení a vychladnutí servírujeme s kopečkem domácí šlehačky.

## Dýňovo-jablečné čatni

**Ingredience:** dýně hokaido, jablka, cibule, chilli paprička, sušené švestky, ocet, třtinový cukr, sušený zázvor, barevný pepř, olej, sůl  
**Postup:** Dýni a čtyři velká jablka zbavíme semínek a nakrájíme na kostky. Nasypeme



je do velkého hrnce, kde jsme předtím na oleji zpěníme na kostičky nakrájené dvě velké cibule. Vše důkladně orestujeme a do směsi přidáme dvě lžice třtinového cukru, čtyři lžice octa, půl lžice soli, jednu nasekanou chilli papričku a několik nasekaných sušených švestek. Na závěr přidáme lžičku mletého zázvoru a dvě lžičky barevného čerstvě mletého pepře. Vše přivedeme za stálého míchání k varu, aby ingredience byly dostatečně měkké a propojené. Můžeme občas podlít vodou. Poté čatni odstraníme z plotny, rozdělíme do skleniček a zavaříme. Servírujeme ho společně se sýry, ořechy a čerstvým chlebem.

## Voňavý dýňový sirup

**Ingredience:** dýně hokaido, třtinový cukr, voda/pomeranč, koření dle preference  
**Postup:** Upečeme si v troubě na kostky nakrájenou menší dýni (v tomto případě je vhodné slupku oloupat) a poté ji rozmačkáme tak, aby z ní vzniklo pyré. Necháme v hrnci zkaramelizovat hrnek třtinového cukru, přidáme dva hrnky vody, lžici nastrouhané pomerančové kůry a koření dle osobní preference. Můžeme použít hřebíček, badyán, celou skořici, kardamom nebo například i růžový pepř. Sirup postupně přivedeme k varu a poté přidáme dva hrnky dýňového pyré. Finální směs necháme vychladnout a nakonec ji přelijeme přes bavlněnou utěrku do láhve. Sirup buď rovnou spotřebujeme, přičemž ho uchováme v lednici, nebo jej zavaříme.





Pittsburgh

Text: Tomáš Wehle  
Foto: archiv

## KURIÓZNÍ NEHODY AUTOBUSŮ

Každý den se na silnicích po celém světě odehraje spousta dopravních nehod. Většinou mají podobný průběh, občas se však stanou i některé dost neobvyklé. Vybrali jsme několik z nich, které se naštěstí obešly bez zraněných nebo obětí.

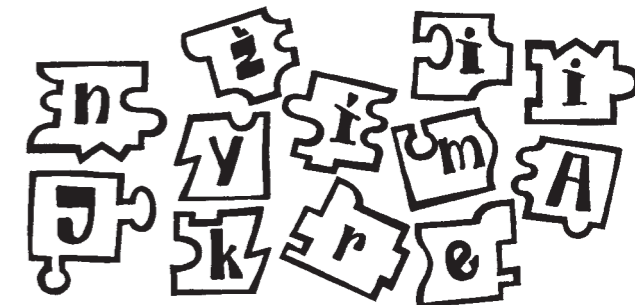
Cestující v americkém Pittsburghu měli vloni 28. října zvláštní ráno. Zadní část městského autobusu se zhroutila do jámy. Nedošlo k žádným vážným zraněním, ale k vytažení vozu bylo nutné přivolat jeřáby. Co se stalo? Pod silnicí praskl vodovod a oslabil chodník. Když autobus zastavil na červené, jeho hmotnost způsobila, že zadní část se propadla a přední zůstala viset vysoko ve vzduchu. Kuriózní situaci zažili před pěti lety rovněž cestující dálkového autobusu v brazilském státě Pará. Řidič kvůli povodněmi podemleté cestě zastavil a nechal cestující vystoupit. Autobus pak zmizel v jámě a odplul po řece.



Pará

## Morče domácí

Morče domácí pochází z  (tajenka skládačky). Když tam dorazili španělští dobyvatelé, chovali místní obyvatelé morčata na jídlo, jako  (tajenka vyškrtávačky) i pro zábavu a potěšení dětí a dospělých. Zda morčata dovezli do Evropy v 16. století španělští či o něco později angličtí mořeplavci, se neví.



### SKLÁDAČKA

Složte správně jednotlivé dílky skládačky a máte vyhráno.



O	O	O	O	B	
L	Ě	P	T	Ž	
N	N	N	S	Í	
Z	V	E	S	C	
M	U	Í	E	Ř	
A	J	E	T	E	
A	R	S	E	C	

### VYŠKRTÁVAČKA

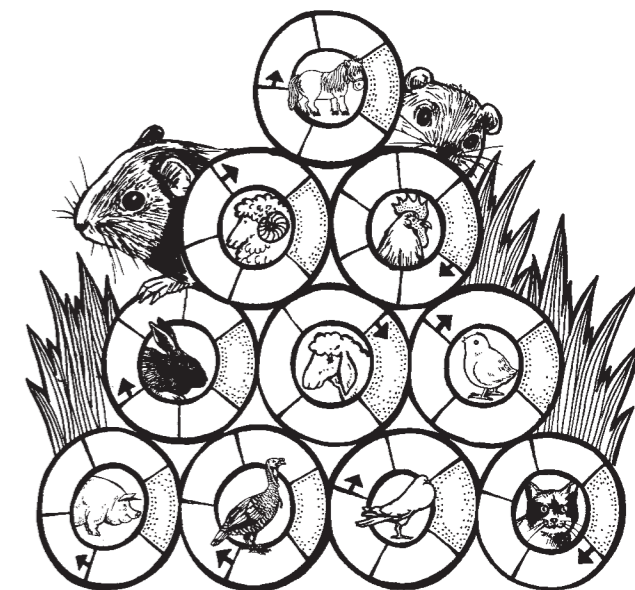
Vyškrtejte písmena, ze kterých se skládá pojmenování obrázků. Zbylá písmena napište ve stejném řádku do zabarvených políček. Tajenku přečtete po řádcích.

## Zdravé hlodání

Morčata patří mezi oblíbené domácí mazlíčky. Jsou krotká, téměř nekoušou, snadno se dají ochočit a dokáží dobře komunikovat s okolím. Při krmení je však třeba dbát na to, aby se nepřejídala, a tím pádem  (tajenka kruhovky), protože tlustá morčata mívají zdravotní problémy. Je třeba aby dostávala i tvrdou potravu. Jako všichni hlodavci totiž potřebují hlodat, jinak jim přerůstají zuby.

### KRUHOVKA

Správně pojmenujte zvíře uvnitř kruhu a pak jeho jméno napište do políček po obvodu obrázku. Začněte v políčku označeném šipkou. Tajenka je ukrytá v zabarvených políčkách.



PÁNSKÁ JÍZDA



Píše: Život Kreslí: Michal Menšík

POMŮČKA: ASA AVALON BOKA	ŘÍMSKÝMI ČÍSLICEMI 2050	AMERICKÝ PAPOUŠEK	KALIT	INICIÁLY FYZIKA VOLTY	POZICE NA ZÁDECH	* SVÍ	POD- SVINČE	V PRAVOU CHVÍLI	OSOBNÍ ZÁJMENO	DRUH VRBY	PRAVO- SLAVNÝ OBRAZ SVATÝCH	* SMYČKY	POPĚVEK	???	SEZNAM CHYB V PUBLI- KACI
ŠPATNÝ MALÍŘ						ZVYK					LISTNATÝ STROM				
???											VÁNOČNÍ RYBA OPRAVNA LODI				
NÁTĚROVÁ HMOTA				ČESKÝ ZPĚVÁK RADIKÁL METANU				ŽIVOTO- DÁRNÁ KAPALINA				EVROPAN			
* TRÁVENÍ ČASU VĚTŠINOU V SEDE	ZNAČKA AMERICIA ???			DĚDINA SPZ PÍSKU				BA			UČITELKA (hovorově) KOLOS				
PODZEMNÍ MÍST- NOSTI										PŘESNĚ					
SMYSLNÝ ČLOVĚK										* PŘEDLOŽKA	MOŘSKÁ ZÁTOKA VĚDRO U STUDNY				
ZÁSTUPY LIDI				NÁPADNĚ	FÁZE MĚSÍCE					BODNÁ ZBRAŇ ANO				PŘÍLOHA K MASU	DRAHÉ KAMENY
BÁJNÝ OSTROV KRÁLE ARTUŠE							CHLUPOVÝ POROST	TAHLE	ČESKÝ HEREC ZBROJNOŠ			JUDSKÝ KRÁL STAŘÍK			
MUŽSKÉ JMÉNO				KRYCHLE ŠTVANICE						PŘEDLOŽKA VELKÁ MÍSTNOST		POVZDECH ÚDER ROHY			
INICIÁLY HERCE VIZNERA			???	???						???					
HLUČNÉ PITI						LETITÁ					HUTNICKÝ VYROBEK				
MANŽE- LOVA MATKA						LISTNATÝ STROM					OBRAZY NAHÝCH MODELŮ				

Správné řešení tajenky v minulém čísle: VÝHODY NOVÝCH AUTOBUSŮ NA PLZEŇSKU. Výhercem je Jaroslav Láník z Hanušovic. Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 31. října 2020. Adresa: [arrevue@arriva.cz](mailto:arrevue@arriva.cz). Vylosovaný výherce obdrží pívni podzemní speciály od pivovaru Zichovec.



INTRANET PRO VŠECHNY ZAMĚSTNANCE ARRIVA

# ARRIVANET.CZ

Chcete mít informace z první ruky?  
Vše naleznete na novém Arrivanetu!

## Jak se přihlásit?

Zadejte ve vašem mobilu nebo PC: [www.arrivanet.cz](http://www.arrivanet.cz)

- 1) Vyberte svoji společnost
- 2) Zadejte své osobní číslo
- 3) Zadejte část svého rodného čísla za lomítkem (3-4 číslice) jako PIN



V případě problémů s přihlášením se obraťte na [podpora@arrivanet.cz](mailto:podpora@arrivanet.cz)



[www.arriva.cz](http://www.arriva.cz)



Chcete mít  
novinky z první ruky?  
**Sledujte nás!**



arriva  
a DB company