

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

3/2020

ARRIVA
V AKCI
HLÁŠENÍ
VE VLAKU
str. 20–21



Tip na výlet:

Poetika nádraží str. 22–25

Téma čísla:

Jak se vybírá autobus str. 10–12

ARREVUE

3/2020



Vlaky ve filmu

Co má společného vlak a film? Už samotné počátky kinematografie jsou spjaté s železnicí. Projděte si slavné i méně známé filmy, kde hrají vlaky hlavní roli.

6-9



Nákup autobusů

Jedno z prvních rozhodnutí při nákupu osobního automobilu je výběr a velikost karoserie. Něco podobného řeší také dopravci při volbě autobusů.

12-14



Podzim na talíři

O posílení imunity pohledem Lukáše Nevyjela, šéfkuchaře pražské restaurace Nota Bene. Zdraví je pro něj otázkou mentální pohody a kvalitního jídla.

18-19



Hlášení ve vlacích

Hlášení o tom, ve které stanici vlak zrovna zastaví, případně o aktuální situaci na trati, namlouvá ve vlacích společnosti Arriva jediný člověk – Karel Zajíc.

20-21



Stanice Nostalgie

Ten idylický obraz nádraží, kterému tak rádi říkáme nejen pěkné, ale také „to správné“ nebo „to pravé“, vznikl už před mnoha generacemi a je starší než celé Československo.

22-25



Milí kolegové,

jsou za námi dny, týdny a měsíce, které si nikdo z nás neuměl do této chvíle představit. Náročná doba s častými změnami na nás všechny klade velké nároky. Děkuji vám za práci, kterou jste odvedli a zasloužili se tím o to, že naše autobusy, trolejbusy a vlaky jezdily i za tak složité situace. Je to dobrý signál, že se umíme přizpůsobit a vyhovět našim zákazníkům, ať už to jsou objednatelé dopravy, nebo cestující. Když se ohlédnou zpět, vidím, kolik jsme toho letos i v tomto nelehkém čase zvládli. Za to patří všem velký dík!

Vánoční svátky se kvapem blíží. Přeji vám, abyste si je užili se svými blízkými, se svými rodinami. Dopřejte si dobré jídlo, oddechněte si a načerpejte sílu do dalšího roku. I když i ten bude určitě náročný, jsem přesvědčený, že ho zvládneme. Jsou před námi nové výzvy, nové možnosti našeho růstu a rozšiřování. Určitě toho využijeme.

Děkuji za práci, kterou jste pro Arrivu odvedli. Víím, že to je náročné. O to víc si toho vážím. Přeji vám krásné Vánoce a vše nejlepší do nového roku, hlavně zdraví a štěstí.

Daniel Adamka

generální ředitel skupiny Arriva



Text: Tomáš Wehle
Foto: Lukáš Oujeský

RADEK CHOBOT

Key account manager Arriva Transport

Ve veřejné dopravě se pohybuje už 12 let a podle svých slov se zná snad se všemi z branže. „Nejvíce mě teď baví, když se nám podaří nakoupit pěkné autobusy za dobrých podmínek a člověk je pak vidí na našich silnicích,“ přiznává Radek Chobot.

Je současná koronavirová pandemie nejtěžší dobou vaší kariéry?

Neřekl bych, že je nejtěžší, ale velmi nám komplikuje naši práci. Jedním z nejtěžších úkolů byla příprava na provoz v Plzeňském kraji, kdy nám přímo do rozjezdu zasáhla první vlna pandemie. Bohužel, tato pandemie může dost negativně ovlivnit počty cestujících a s tím může souviset omezování některých spojů či linek. Tato situace se už nyní děje a musíme se s ní vypořádat. Sekundární dopad bude mít na veřejné rozpočty, kdy je velmi pravděpodobné, že i objednatelé budou redukovat svoje objednávky. Myslím si, že Arriva by měla tuto nelehkou dobu brát spíše jako prostor či příležitost. Jistě dojde ke změnám zejména v oblasti komerční dopravy a zde se mohou otevřít nové obchodní příležitosti.

Je na této krizi vůbec něco pozitivního?

Pozitivní je, že po dlouhé době mají výrobci autobusů volné kapacity. Také se objevují zájemci o práci řidiče. Mně osobně to nic pozitivního nepřináší, jelikož jsem společenský typ, který rád cestuje, a to teď moc nejde.

V Arrivě pracujete jako key account manager. Co všechno máte na starosti?

Můj záběr je relativně široký. Hlavním cílem mojí práce je mít spokojené objednatele dopravy, tedy aby města či kraje byly spokojené se službami, které jim nabízíme. Posledním velkým úkolem v této oblasti byla příprava a realizace našeho nového provozu v Plzeňském kraji, kdy jsme velmi úzce spolupracovali s Arrivou Střední Čechy. Jsem rovněž zodpovědný za nákupy nových autobusů v rámci našich společností. V neposlední řadě je to mnoho dalších jednotlivých úkolů, kdy mohu uplatnit svoje zkušenosti získané v oblasti veřejné dopravy.

Jak náročná je komunikace s výrobcí autobusů a příprava jednotlivých typů?

Česko je v tomto ohledu velmi specifické, každý objednatel má na provozované autobusy unikátní požadavky. Je to jeden z důvodů, proč každý náš autobus vypadá trochu jinak a má jiné vybavení. Hezkým příkladem procesu nákupu autobusů je náš projekt v Plzeňském kraji, kdy jsme museli relativně rychle nakoupit 315 autobusů. Na začátku tak vznikla technická specifikace, která vycházela z technických a provozních

standardů Plzeňského kraje. Ta se poslala všem výrobcům, kteří mohli tyto autobusy dodat. Následně jsme dostali první ceny a začali znovu se všemi jednat, tak abychom získali ty nejlepší nabídky z hlediska celého životního cyklu autobusu. Součástí vyjednávání byl i servisní kontrakt a další náležitosti. Po této vyjednávací fázi přišla část technická, kdy jsme s jednotlivými dodavateli ladili každou položku, například volbu vhodné převodovky či materiálů sedaček. Následně každý výrobce zhotovil jeden autobus a nás čekala výstupní kontrola – tedy zda vůz odpovídá i fyzicky požadavkům. Pak se autobusy přesunou do sériové výroby a nás čeká složitý úkol, jak je všechny převézt a odstavit, než půjdou do ostrého provozu. Jedná se tedy o relativně komplexní proces, který je pro každou novou dodávku autobusů odlišný.

Co je vaším profesním snem?

Já jsem si už pracovní sen splnil, když jsem chtěl být ředitelem velké dopravní firmy. Po šesti letech jsem zjistil, že to není úplně pozice, která by mě naplňovala, a jsem spokojený tam, kde jsem nyní. Hlavní rozdíl je, že na své současné pozici lépe vidím, co za mnou je či není.

Před nástupem do Arrivy jste pracoval ve společnosti BusLine nebo v dopravních podnicích dvou měst. Co je v Arrivě jiné?

V 29 letech jsem se stal ředitelem Dopravního podniku města Ústí nad Labem, to byl opravdu velký pracovní skok a byla to neskutečná zkušenost. Následně jsem se přesunul do společnosti BusLine, kde se zase jednalo o úplně jiný typ práce. Obecně lze říci, že komunální dopravní podniky jsou světem, který se velmi liší od soukromých dopravců, ale člověk se tam určitě mnoho naučí. U soukromého dopravce je práce určitě dynamičtější a člověk cítí obrovskou zodpovědnost jak vůči majitelům, tak vůči zaměstnancům. A Arriva, to je také úplně jiný svět, jelikož se jedná o velkou korporátní strukturu. Nejzajímavější v Arrivě je možnost mít srovnání s ostatními zeměmi. Zjistíte, jak funguje veřejná doprava i v jiných státech.

Vystudoval jste nejprve střední školu textilní. Jak jste se odtud dostal k dopravě?

Já jsem vůbec své vzdělání tak trochu měnil. Nejdříve jsem byl na víceletém gymnáziu, které mi moc nešlo, a tak jsem chtěl na střední průmyslovku. V Liberci jsou dvě – elektrotechnika a textilka. V 15 letech mi přišlo, že textilka by mohla být zajímavější, jelikož tam bude samozřejmě více děvčat. Po textilkce jsem se rozhodl, že půjdu studovat něco, co má podle mě smysl, a to byla dopravní fakulta Univerzity Pardubice. Doprava v naší rodině má svou historii, jeden děda byl konstruktér železničních vozů a druhý řidič z povolání.

Co byste dělal, kdybyste nepůsobil v dopravě?

Kdyby to mohlo být opravdu cokoli, tak bych chtěl pracovat jako kapitán lodi. Mojí velkou zálibou je jachting a být kapitánem zaoceánské parníky by se mi líbilo. Když tak nad tím přemýšlím, tak je to ale zase forma dopravy.

Další naše autobusy se zapojují do PID



Berounsko, Hořovicko, Rožmitálsko, o měsíc dříve i Slánsko a Kladensko. Zde všude se naše autobusy zapojují do systému Pražské integrované dopravy (PID) nebo se v těchto oblastech výrazně změnilo do té doby provozované linky. V rámci Středočeského kraje se na příští rok připravuje ještě integrace Mladoboleslavka a Arriva Východní Čechy se nově zapojují do integrací na Kutnohorsku a Kolínsku. Nahrazování stávajících linek systémem PID čeká ještě Příbramsko a příbramskou MHD. Při integraci Berounska a Hořovicka do systému PID zanikne po čtvrtstoletí jedna z rarit. Linky v rámci MHD Beroun – Králův Dvůr byly označovány písmeny A, B, C a H. Kromě pražského metra se taková pravidelná označení příliš nevidí, i přesto potkáte vozy s písmeny třeba ještě v MHD Jihlava, Mladá Boleslav nebo Litoměřice.

Znovu jsme podpořili Asistenci



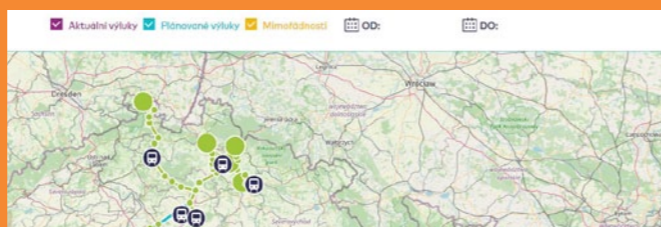
I v této turbulentní době jsme splnili náš loňský slib a podpořili lidi s postižením. V prosinci minulého roku jsme se zavázali k zdvojnásobení finančního daru pro neziskovou organizaci Asistence vybraného od široké veřejnosti. Ve sbírce se shromáždilo 244 361 korun a my jsme přispěli stejnou částkou. Ředitel Asistence Erik Čípera převzal dar od generálního ředitele Arrivy Daniela Adamky. Peníze organizace využije na pomoc lidem s tělesným a kombinovaným postižením.

Arriva Morava chystá autobusy pro Zlínsko



Arriva Morava postupně převezla nové autobusy pro Zlínský kraj ze svého přerovského areálu do Zlína. Na linky Integrované dopravy Zlínského kraje vyjedou 1. ledna příštího roku. Ze třiceti autobusů v bílých barvách je deset standardních Crosswayů a dvacet vozů značky SOR. Všechny jsou klimatizované a nízkopodlažní s místem pro kočárek a prostorem pro vozíčkáře. Do konce roku projdou autobusy oživením a doplněno bude odbavovací zařízení. Před koncem roku si je pak někteří řidiči odvezou domů do obcí, z nichž budou na řadu linek vyjíždět.

Polohu vlaků zobrazujeme nově na webu



Ti, kteří jezdí vlaky nebo rádi sledují jejich polohu, je mohou od poloviny září sledovat na našem webu. Poloha souprav se navíc každou minutu aktualizuje. Jde o unikátní řešení, které muselo vyřešit převodní můstek a předávání dat mezi naším dispečerským systémem a zobrazováním na webu. Na hlavní stránce vpravo nahoře jsou navíc dvě oranžové ikony. První je pro výpis omezení v autobusové dopravě, druhá pro vlaky. Kromě případného zobrazení polohy vlaku nebo jeho možného zpoždění lze sledovat a filtrovat také výluky na tratích podle termínů. Od srpna se pak mohou naši cestující spojit se zákaznickým centrem ve Svobodě nad Úpou také pomocí on-line chatu. K dispozici je každý den od 5:30 do 23 hodin. Bela, Lucie, Martina, Týna, Hanka, Monika nebo Milan jsou připraveni lidem poradit a najít potřebné spojení, stejně tak pomoci třeba při hledání zapomenuté tašky nebo deštníku v našich vozech.

Arriva City obnovuje vozový park



Společnost Arriva City má devět nových standardních, 12metrových autobusů Crossway LE pro provoz v Pražské integrované dopravě. Autobusy jsou nízkopodlažní, klimatizované, s informačním systémem nebo USB nabíječkami až pro 88 cestujících. Nové autobusy nahradí ty už dosluhující, a navíc sníží zatížení životního prostředí, protože jejich motory vyhovují poslední emisní normě Euro VI. Dojezdí třeba jedna z posledních devítkových Karos, která prošla téměř všemi provozovny Arrivy City a za svůj život najezdila přes 815 tisíc kilometrů.



Letos jsme do nákupu nových autobusů investovali více než dvě miliardy korun a nakoupili čtyři stovky nových nízkopodlažních autobusů, což je velký krok při odstraňování bariér ve veřejné dopravě. Plníme tím i naše vlastní předsevzetí o dostupné a komfortní dopravě. Už 315 nových autobusů jezdí po Plzeňském kraji a dalších 45 ve středních Čechách. Obnovou prochází také naše flotila na Olomoucku a Zlínsku. Další nové autobusy budeme nakupovat i v příštím roce.

Arriva Granty pomohou i letos



I když se letošní rok vymyká všemu, na co jsme byli dosud zvyklí, rozhodli jsme se, že projekt Arriva Granty zachováme. Přihlásit se do něj mohl každý, kdo se podílí na zajímavé dobročinné činnosti, kterou by rád finančně podpořil a rozvíjel. Sešla se spousta žádostí, v nichž jste žádali třeba o podporu malých hasičů, seniorů, sportovních týmů nebo včelařského spolku. Ze všech žádostí jsme vybrali 12 projektů, které podpoříme zhruba 300 tisíci korun.

Náměstí v Mnichově Hradišti už bez autobusů



V neděli 11. října projel ve 21:57 poslední spoj přes autobusové nádraží na náměstí v Mnichově Hradišti. Šlo o kloubový vůz na lince z Mladé Boleslavi do Mimoně. Po 59 letech tak uzavřel epochu autobusového náměstí, odkud jezdilo několik generací řidičů. Po odsunu vozů posloužily zastávkové označníky jako nosiče starých fotografií nebo vizuálů nadcházející, nové podoby náměstí bez autobusů. Dva z nich jsme navíc mnichovohradištské radnici věnovali, využití najdou v plánovaném muzeu Liazu, který je s městem neodmyslitelně spjatý.

V HLAVNÍ ROLI VLAKY

Co má společného vlak a film? Už samotné počátky kinematografie jsou neodmyslitelně spjaté s železnicí. Příjezdem hlavního hrdiny po kolejích začíná řada příběhů. A zvláštní prostor soustavy „pokojíčků“ putujících krajinou neustále pudí tvůrce, aby do interiéru lokomotivou tažených vagonů umísťovali své postavy a jejich konflikty, které pak za jízdy dramaticky vrcholí.

Text: Šárka Jančíková
Foto: archiv distributorů
Úvodní foto: ©SFK, zdroj: NFA





Text: Jan Matoušek
Foto: Arriva

JAK SE VYBÍRÁ AUTOBUS

Jedno z prvních rozhodnutí při nákupu osobního automobilu je výběr a velikost karoserie. Něco podobného řeší také dopravci při volbě autobusů. Tak rozmanitá nabídka jako u osobních aut tu sice neexistuje, stále je ale možné volit z několika různých typů. Na co je lepší kloubový autobus a k jakému použití se více hodí model s jedinou zadní nápravou?

Podle čeho vybrat ten nevhodnější autobus? Otázka, kterou řeší jak objednatelé, tak samotní dopravci. „Za mě osobně jsou na kratší trasy kvůli ovládnání lepší kratší, případně kloubové autobusy, i na delší trasy se ale více hodí třínápravové autobusy,“ vysvětluje Jan Kodrta, který jako řidič autobusů jezdí pro Arrivu od ledna roku 2020. „Klasický autobus (s jednou zadní nápravou, pozn. red.) je možné využít skoro na všechno. Kloubový autobus je na mnoho linek zbytečný, protože má velkou kapacitu, která se často nevyužije,“ pokračuje. „Třínápravové autobusy jsou výborné na dálnice a dálkové jízdy,“ doplňuje Kodrta se zdůvodněním, že dokážou pojmout hodně sedících cestujících a jsou dobře ovladatelné v přímce. Názor Jana Kodrty potvrzuje i mluvčí Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPID) Filip Drápal: „Z hlediska kapacity preferujeme kloubové

vozy spíše na linkách s častými zastávkami, které jsou častěji městského charakteru. Naopak na linky s malým počtem zastávek, typicky linky po dálnici, kde není tak častá výměna cestujících, jsou vhodnější třínápravové vozy, které nabízejí více míst k sezení,“ říká. Podobně to vidí také mluvčí Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK) Oldřich Buchetka. Kloubové autobusy se pak podle něj hodí v případě četnějšího manévrování, třeba na silnicích nižších tříd. A existují linky, kde kvůli kapacitním i velikostním důvodům stačí pouze mini- či midibusy.

Jako řídit auto s vozíkem

Velké rozdíly mezi jednotlivými typy autobusů jsou v ovladatelnosti. Manévrování s třínápravovým autobusem je podle řidiče Jana Kodrty ze všech tří zmíněných typů nejsložitější. Je totiž potřeba dávat pozor

na zadní část, aby s ní řidič nenarazil do zaparkovaného auta nebo třeba značky. Naopak řízení dvounápravového autobusu je podle Jana Kodrty, který měl za svou řidičskou kariéru možnost vyzkoušet různé typy autobusů, nejjednodušší, trochu podobné osobnímu autu. Řízení kloubového autobusu či couvání s ním je jen o trochu složitější. „Je potřeba si hlídat zadní část, která se láme! Uvědomit si, že tam je,“ říká. „Ale pokud například někdo jezdil kamionem nebo s přívěsným vozíkem za osobním autem, tak ten grif na to má. Jde jen o zvyk,“ doplňuje Kodrta svůj úhel pohledu. Souhlasí tedy s tím, že velmi zjednodušeně by se jízda s kloubovým autobusem dala přirovnat k řízení osobního auta s přívěsným vozíkem. Na chování kloubového autobusu se ale také projevuje jeho konstrukce, která se odlišuje většinou i podle výrobce. Některé autobusy



Určení parametrů

Podle čeho vlastně objednatelé určují parametry autobusů, například velikost nebo vybavenost, které po dopravcích chtějí? „Z hlediska typu, respektive velikosti autobusu se vychází z výsledků přepravních průzkumů a obsazenosti vozidel na jednotlivých spojích,“ popisuje mluvčí IDSK Oldřich Buchetka. Vybavenost nebo vzhled autobusu se pak podle něj odvíjí od jasně daných standardů, které jsou pro všechna vozidla stejné a pro cestující tím pádem jednotné.

„Standardy říkají, jak mají být vybaveny autobusy pro městské i příměstské linky, definují i různé kategorie podle kapacity, typu linky a třeba i bezbariérovosti,“ doplňuje ho Drápal. Nasazování jednotlivých typů autobusů na dané trasy pak ovlivňuje jejich profil. Nejprve je potřeba je přímo v terénu prověřit a následně, i po dohodě s dopravcem, případně dalšími orgány, vyhodnotit, který typ autobusu se pro něj hodí nejvíce. „V případě potřeby může dojít i ke stavebním úpravám nebo úpravám dopravního značení tak, aby požadovaný typ autobusu projel požadovanou trasu,“ poodhaluje další možnosti Buchetka. „Českým specifíkem je nízkopodlažnost. V žádné jiné zemi nejsou tak rozšířené požadavky na nízkopodlažní autobusy v příměstském provozu,“ komentuje to key account manager Arriva Transport Radek Chobot, který má ve firmě na starost mimo jiné i nákupy autobusů. Nejvíce poptávaným typem jsou tak podle něj dvanáctimetrové částečně nízkopodlažní autobusy. „Pro Česko je také specifické, že jednotliví objednatelé svoje požadavky nekoordinují, a proto má každý kraj odlišný autobus s jinou technickou specifikací,“ doplňuje. Aktuální pandemie onemocnění covid-19 zatím podle Oldřicha Buchetky i Filipa





Drápala vliv na požadavky nemá. „Je však otázka, jak se bude vyvíjet počet cestujících. Je možné, že tam, kde byly dříve potřeba autobusy standardní délky, bude nově stačit midi-bus,“ přemítá mluvčí ROPID. Zhodnotit to ale podle něj bude možné až nějakou dobu poté, co se situace vrátí do normálu. Naopak Radek Chobot už určité změny kvůli koronaviru pozoruje: „Začali jsme autobusy

říká Radek Chobot. „Následně jsou jednotlivé nabídky vyhodnoceny z hlediska nákladů na životní cyklus a je vybrána ta nevyhodnější,“ dodává. Technická specifikace je mimochodem ještě jednou precizována, a to před zadáním autobusu do výroby. Platí, že rozhodujícím faktorem pro nákup autobusu je jeho cena – lépe řečeno náklady na celý životní cyklus autobusu (kolik bude stát celkový provoz autobusu). Tam se počítají jeho pořizovací cena, zůstatková cena po životním cyklu, spotřeba pohonných hmot, náklady na servis a další faktory. Podle Radka Chobota tak nejlevnější autobus nemusí být v konečném důsledku tím nevyhodnější. Mimochodem, jistou roli hrají při nákupech i samotní řidiči. „Standardně se snažíme nad rámec běžného vybavení objednat i to, které snad řidiči ocení: lepší sedačky, odkládací prostory, ledničky na nápoje a tak dále,“ říká manažer Arrivy.

A kolik takový autobus, jehož cenu ovlivňuje mnoho faktorů, vlastně stojí? „Cena autobusu se odvíjí zejména od toho, který je to typ – městské autobusy jsou dražší



vybavovat zasklením dveří řidiče, tak aby byl ochráněn před případnými kapénkami od cestujících.“ Podle něj se objevují také dezinfekce pro cestující a z dlouhodobého hlediska budou výrobci používat ve vozzech například antibakteriální povrchy.

Lepší sedačky i ledničky na nápoje

Proces nákupu autobusu začíná vlastně už ve chvíli, kdy si své požadavky určí objednatel. Následně musí vzniknout technická specifikace, u níž se požadavky objednatel ještě spojí s provozními požadavky dopravce. „Tato technická specifikace je pak zaslána na všechny relevantní dodavatele a ti nám pošlou ceny za jednotlivé kategorie autobusů,“



než autobusy určené pro příměstskou dopravu. Autobusy pro dálkovou dopravu jsou nejdražší. Dalším faktorem je kategorie autobusu. Zde platí, čím delší nebo větší autobus, tím vyšší cena. Cenu také výrazně ovlivňuje zvolený pohon. Elektrobus je nejdražší a CNG autobus je o něco málo dražší než autobus na naftu,“ vyjmenovává Radek Chobot.



Konečnou částku ovlivňuje rovněž objednatel zvolená výbava nebo množství autobusů – velká objednávka může snížit konečnou sumu. „Cena autobusu je v současné době v rozmezí od tří do čtrnácti milionů korun dle uvedených parametrů,“ dodává Chobot.

Budoucnost

Velkým tématem je i budoucnost autobusové dopravy. Jak Oldřich Buchetka z IDSK, tak Filip Drápal z ROPID se shodují na tom, že elektřina bude hrát v budoucnu velkou roli. IDSK se pak mimo jiné zabývá také využitím vodíku. Stále nejvyužívanějším palivem je však nafta, případně stlačený zemní plyn CNG.

Mike Cooper je novým ředitelem Arrivy

Dopravní skupina Arriva má od října nového generálního ředitele. Stal se jím Brit Mike Cooper, který ve funkci nahradil Manfreda Rudharta.

Cooper pracoval v Arrivě už v letech 2005 až 2014, nejprve jako generální ředitel dceřiné společnosti Arriva Bus UK, poté řídil celou kontinentální Evropu. Po odchodu z Arrivy se stal generálním ředitelem firmy Yodel, jedné z největších doručovacích společností ve Velké Británii. Naposledy působil jako generální ředitel železničního dopravce Eurostar. Jednou z prvních priorit Mikea Coopera bude se znovu seznámit s podnikáním Arrivy a s týmy i jejich vedoucími. „Strávil jsem v Arrivě téměř deset nádherných let. Je skvělé být zpět,“ uvedl po svém jmenování. „Věřím v odvětví, věřím v to, co veřejná doprava nabízí, zejména v obtížném postcovidovém světě,“ dodal Cooper.



Slovenská Arriva pomohla při celostátním testování

Společnost Arriva Slovensko podpořila slovenskou vládu při provádění plošných testů na onemocnění covid-19.

Pomáhala ministerstvu obrany, Ústřednímu krizovému štábu a armádě v deseti městech, kde má své provozovny. Aktivita dopravce zahrnovaly přepravu vojenských jednotek, lékařských a zdravotnických pracovníků, nástrojů a materiálu potřebných k provádění hromadného testování. Společnost Arriva poskytla slovenským ozbrojeným silám jedenáct autobusů a deset pohotovostních vozidel a uvedla své zaměstnance do pohotovosti pro případ, že by vláda potřebovala podporu. Drtivá většina zaměstnanců Arrivy na Slovensku se rovněž podílela na testování, což má přispět k cíli zastavit šíření viru. „Jsem hrdý na to, že společnost Arriva pomohla naší zemi s přepravou vojenských jednotek a materiálu potřebného při celostátním testování na Slovensku,“ uvedl generální ředitel společnosti Arriva Slovensko László Ivan.



Nové linky v Portugalsku

Společnost Arriva vyhrála nový, sedmiletý kontrakt v hodnotě 259 milionů eur na provozování autobusové dopravy v okolí Lisabonu na jihozápadě Portugalska.

Od října 2021 bude firma v regionu provozovat 116 linek, z toho 43 nových, které budou sloužit cestujícím v oblastech Almada, Seixal a Sesimbra.

„Jsme šťastní, že jsme tuto zakázku získali v Lisabonu, kde máme dlouhodobé zkušenosti s poskytováním vysoce kvalitní a udržitelné dopravy,“ řekla Jana Siberová, výkonná ředitelka Arrivy pro kontinentální Evropu. Firma začala s metropolí spolupracovat už téměř před 40 lety a dnes působí v devíti jejich obvodech.

Celá flotila Arrivy bude vybavena technologií wi-fi a mobilních jízdenek a pro větší bezpečnost také kamerami. Investice ve výši 50 milionů eur je součástí závazku firmy zlepšit lidem jejich cesty.

Text: Jan Markovič
Foto: Arriva

RICCARDO CUCCHIARINI: V ITÁLII SE MI PO PRÁCI PRŮVODČÍHO STÝSKALO

Dvacetiletý Riccardo Cucchiarini pracuje jako průvodčí teprve rok. V září se na tři týdny vrátil zpět do rodné Itálie a hned se mu začalo stýskat po vlacích Arrivy. „Když jsem pak nastupoval na první směnu, byly to pro mě silné emoce,“ říká mladík, který díky flexibilitě své pozice stíhá studovat vysokou školu a ještě si užívat místa, kam díky vlakům přicestuje.



Jak se Ital dostane do českých vlaků?

Jsem jen poloviční, maminka je Češka a tatínek Ital. Narodil jsem se v Itálii, studoval jsem tam i gymnázium a nakonec jsem se ve svých devatenácti letech rozhodl, že se přestěhuju do Čech. Samozřejmě jsem to tu už dobře znal. Jezdívám jsem totiž na prázdniny za místní částí rodiny a za kamarády. Proto když jsem si řekl, že chci v životě změnu, vyrazil jsem Čech, do Prahy.

Spnulo Česko vaše očekávání? Chcete tu zůstat?

Pokud nebudu chtít v životě zase další změnu, tak tu zůstanu. V Praze je víc možností než v mém domovském městě v Itálii. Jmenuje se Pesaro, leží na jadranském pobřeží, dole pod Rimini. Má sice přes sto tisíc obyvatel, ale i tak tam není ani vysoká škola. Navíc mám pocit, že se tam člověk ani tak dobře neuplatní. Většina práce je v turismu a to mě neláká.

Chybí vám tady něco z Itálie?

Samozřejmě hlavně jídlo. Italská kuchyně je italská kuchyně. Naši sice občas uvaří i něco českého, ale to není ono. Sehnat tam zelí nebo udělat knedlíky není nic snadného. Je pravda, že teď, když jsem kvůli koronaviru nebyl doma skoro rok, mi to chybělo. Ale pak jsem v září odjel do Itálie na tři týdny a zase mi chyběla moje práce. Když jsem potom nastupoval do vlaku, byly to docela silné emoce.

Takže máte v práci zálibu. Jak jste se vlastně stal průvodčím?

Když jsem přijel do Česka, ani jsem nechtěl jít rovnou do školy. Chtěl jsem místo toho zkusit něco jiného. Viděl jsem inzerát, že Arriva hledá stevardy a průvodčí, a přihlásil jsem se. Zašel jsem na pohovor, a bylo. První rok jsem dělal na hlavní pracovní poměr, nyní u toho zvládám studovat ČVUT v Praze.

Jak těžké je se naučit práci průvodčího?

Aby se člověk stal průvodčím, potřebuje zácvik, který trvá asi měsíc. Školení zahrnuje všechno možné, od dopravní části po tarify, které musíte umět. Samotný kurz mi trval asi 20 dní, pak jsem ho zakončil zkouškou. Poté jsem jezdil asi deset nebo dvanáct dní s jiným průvodčím, který mě učil a dohlížel na mě. Tenkrát jsme ale jezdili jen trať z pražské Hostivaře do Roztok. Tam se mi potom stal i první konflikt, ze kterého jsem byl trochu v šoku.

Co se přihodilo?

Bylo to asi měsíc po tom, co jsem začal pracovat v ostrém provozu. Do vlaku nastoupil takový podivný člověk a odmítal zaplatit za jízdenku. Chtěl jsem ho na další zastávce vyložit z vlaku, ale on se rozzlítil, nadával a kopal kolem sebe. Dokonce i plival. Byl jsem ale neoblomný a naštěstí se mi ho podařilo vysadit, aniž by musela dorazit policie. V tu chvíli jsme si uvědomil, že moje práce nebude vždy procházka růžovým sadem. Na druhou stranu, podobné problémy jsem za celý rok zažil nejvýše dva. Lidé jsou jinak vesměs milí

Nevylévají si na vás lidé zlost, když má vlak třeba zpoždění?

Je zvláštní, že lidé jsou nervózní, pokud je třeba desetiminutové zpoždění. Dokonce jsem zažil člověka, který si stěžoval kvůli třem minutám. Pak se nám ale přihodil technický problém, kdy jsme stáli hodinu na trati. Ve vlaku bylo asi 60 lidí a všichni byli v klidu a chápaví. Věděli, že se něco děje a že pracujeme na tom, abychom zase mohli jet.

Dnes už Arriva jezdí na více linkách než jen z Prahy do Roztok. Kam se vlakem podíváte?

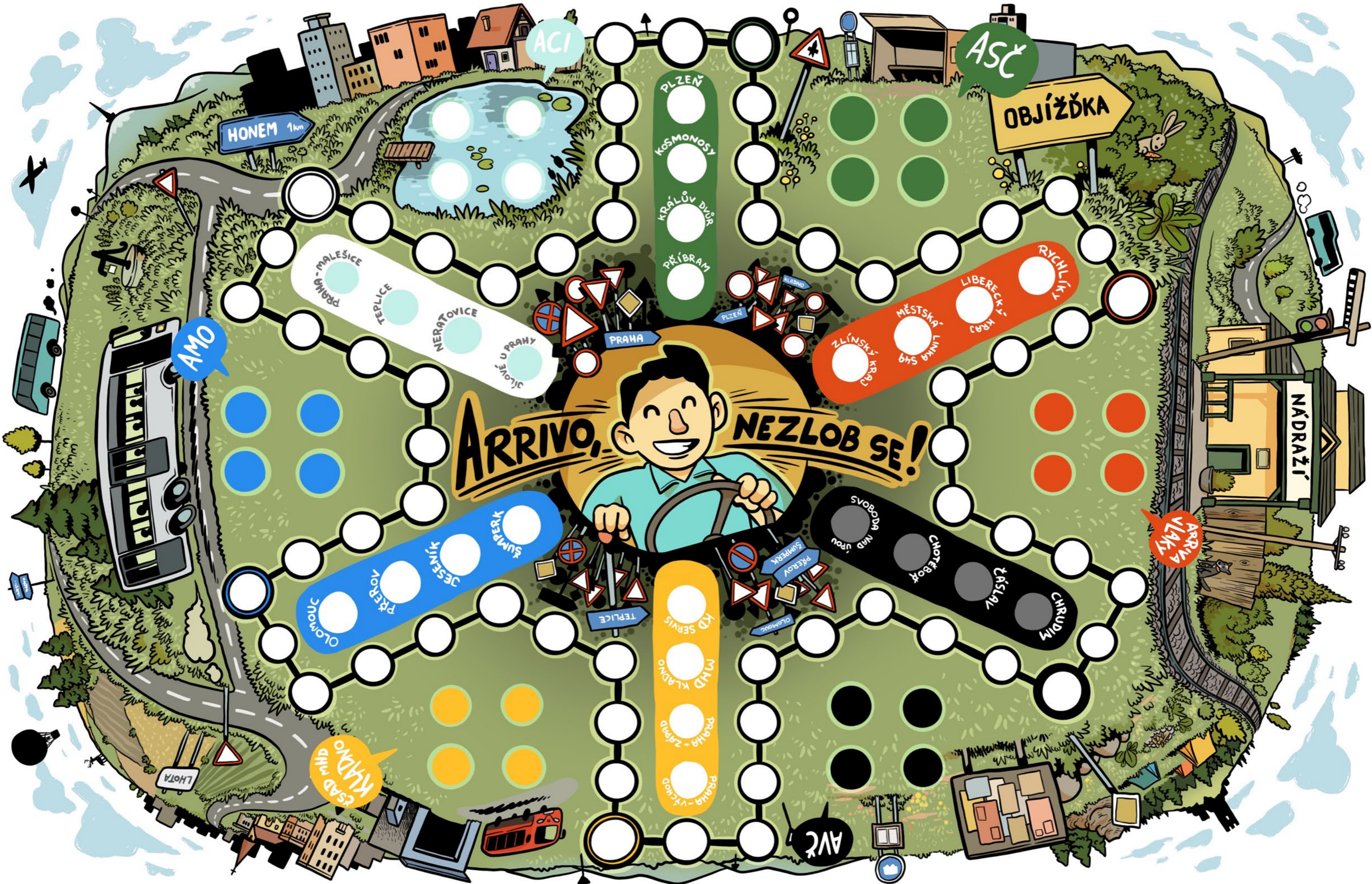
Je pravda, že když jel člověk mnohokrát za den z Hostivaře do Roztok a zpět, bylo to poněkud náročné. Pak jsme ale zase pro změnu dělali extra dlouhou trať do Nitry, což bylo zajímavé. Nyní jezdím České Budějovice, Rakovník, Tanvald... Někde máme i dvě a půl hodiny pauzu, tak si člověk zajde na jídlo, podívá se do města nebo po okolí, což je velmi příjemné. Je to milá a pestrá práce, kdy poznám hodně nových míst i lidí.

Jak ji zvládáte sloučit se studiem?

Díky tomu, že pracuji na dohodu a zároveň výuka nyní probíhá on-line, je to poměrně jednoduché. Můžu si určit, kdy si směnu vezmu.

Budete i po škole dál působit na dráze? Neláká vás třeba stát se strojířem?

Je pravda, že mě vždycky bavila doprava. Rodiče ale chtěli, abych studoval. Je však dost strojířů, kteří mají vysokou školu a pak zjistili, že je to táhne k vlakům. Tuto práci si chci rozhodně udržet a pak uvidím, co dál.



ARRIVO, NEZLOB SE!



HONEM 1km

ACI

ASČ

OBJÍŽDKA

AMO

ARRIVO, NEZLOB SE!

ARRIVO, NEZLOB SE!

ARRIVO VLAKY

ŽSAD KŘADNO

AVČ

NÁDRAŽÍ

LHOTÁ

PLZEŇ
KOSMONOSY
KRALŮV DVŮR
PŘÍBRAM

RYCHLÍK
LIBEREČSKÝ
MĚSTSKÁ LINKA 545
ZLÍNSKÝ KRAJ

MALEŠICE
PRÁHA
TEPLICE
NERATOVICE
OLČOVÉ U PRÁHY

OLMOUC
PŘERŮV
JESEVIK
ŠUMPERK

KD SERVIS
MHD KLADNO
PRÁHA - ZÁBRD
PRÁHA - VÍCKO

SVODRA NAD ÚPŮ
CHOTĚBOŘ
ČASLAV
CHRUDIM



Text: Barbora Vojtová
Foto: archiv Lukáše Nevyjela

PODZIM V HLAVĚ A NA TALÍŘI

Stránky internetu a televizi plní na podzim témata o posílení imunity. Stala se z nich mediální tradice, a možná i proto je řada z nás vůči takovým reklamám a článkům už imunní. Podívejme se na vše trochu jinými očima. Třeba pohledem Lukáše Nevyjela, šéfkuchaře pražské restaurace Nota Bene, pro něhož je zdraví otázka mentální pohody a kvalitního jídla.

Řízení autobusu či vlaku je sedavé zaměstnání, na rozdíl od práce šéfkuchaře, ale obě profese vyžadují pozornost, přesnost a často i práci pod tlakem. Co podle vás může člověka dlouhodobě držet ve fyzické a mentální kondici?

Určitě osobní mentální hygiena, to je dost komplexní téma. Ve zkratce, pokud se udržujete v mentální pohodě, má to vliv i na vaši fyzickou kondici. Každý má svůj způsob, jak na to. Někomu dělá dobře procházka v lese, jinému jízda na kole, někdo pečuje o zahradu. Je to individuální. Podstatné je, že jde o čas, který máte sami pro sebe a měli byste si ho pravidelně dopřávat. A samozřejmě také poctivé jídlo.

Můžete to rozvést? Jak by se tedy měl člověk ideálně stravovat?

Každý by měl jíst tak, jak to cítí. Určitá vyváženost stravy a nepřejídání se jsou ovšem dobré vždy, protože nezatěžují tělo tolik jako těžká a nárazová strava. Vyzkoušejte to a uvidíte sami, jak se budete cítit a kolik budete mít energie. Pokud nejste spokojeni se svým aktuálním stravovacím stylem, zkuste ho poupravit. Víím, lehce se to řekne, ale netvrdím, že to chce ze dne na den změnit o 180 stupňů; spíše postupně, po malých krůčcích. Musíte se rozhodnout, že to skutečně chcete, a dělat to vědomě, jedině tak to bude mít efekt. Například ten, kdo ráno nesnídá, ať začne, je to totiž nejlepší startovní čára do dne. Nebo přidejte do svého jídelníčku více ovoce a zeleniny. Stačí se jen trochu více zamyslet nad tím, co do svého těla dáváme, protože ono nám to potom zase vrací zpátky. Nejíst celý den a poté se na noc nacpat znamená, že ráno nebudete mít žádnou energii, protože regenerace těla, která probíhá přes noc, nebude dostatečná. Energii, kterou vaše tělo nově vytvoří, použije na trávení jídla. Velký vliv má samozřejmě také kvalita potravin. Ta souvisí také s už zmiňovanou psychickou stránkou. Když víte, že pro sebe děláte dostatek, pak ze sebe máte i dobrý pocit a ten je klíčový pro vaše zdraví.

Chladné dny, méně světla a déšť obecně svádí k ponuré náladě a lenosti. To je pak ideální prostředí pro nemoci. Máte nějaká doporučení, jak tomu lépe odolávat?

Jasně, neomezovat se tím. Neházet si před sebe zbytečné překážky, které nemůžeme ovlivnit. Každý den je přece nová a stojí za to se na něj těšit, bez ohledu na počasí. Nepodléhal bych ani mediálnímu tlaku.

Kulajda bez mouky



Ingredience: 1 lžice másla, 1 menší cibule, 2 stroužky česneku, 2 hrsti nakrájených hub, ¾ l hovězího vývaru, 2 velké brambory, 2 vejce, vysokoprocenní smetana na vaření, kmín, vinný ocet, cukr, sůl, kopr
Postup: Máslo, cibuli a česnek osmažíme dozlatova, přidáme nakrájené houby, které orestujeme, a trochu kmínu. Poté zalijeme vývarem (může být i z kostky, ale nejlepší je poctivý domácí), přidáme na kostky nakrájené brambory a sůl. Přivedeme k varu a poté necháme ještě asi 10 minut společně povařit. Přidáme tučnou smetanu (nízkoprocenní by se mohla zdrcnout a vytvořit nežádoucí žmolky), necháme chvíli probublávat a dochutíme dle chuti cukrem a vinným octem. Na závěr vmícháme dvě vejce, nasekaný kopr (lze vynechat) a ještě chvíli společně povaříme.

Samozřejmě, člověk musí být v současné situaci obezřetný, ale nesmí zapomínat žít a radovat se z toho. Nicméně co se týče praktické stránky, jak posílit imunitu, pak doporučuji pohyb, kvalitní stravu a dostatečný spánek. Jednoduše řečeno, našemu tělu dělá dobře určitý režim. Zkuste pravidelně jíst, chodit spát a vstávat. Uvidíte, jak vám za to tělo časem poděkuje.

Co by měli lidé zařadit s podzimními dny do svých jídelníků?

Jsem zastáncem sezonního stravování. Určitě kysané zelí a luštěniny. Vařte si zázvorový nebo šípkový čaj s medem a citronem, jezte vývary a silné polévky. Masové vývary jsou nejlepší recept na posílení imunity. Ať už na přípravu zvolíte

kuřecí nebo hovězí skelet, nechte jej takzvaně táhnout alespoň dvě hodiny. Zeleninu, kterou do vývaru přidáváte, nevařte déle než půl hodiny, zbytečně byste se tím připravili o cenné látky, které nabízí. Ideální je, když na podzim používáte všechno, co má kořen. I podle tradiční čínské medicíny je to historií ověřené pravidlo, které na posílení imunity funguje. Zkuste maximálně využívat potraviny, které jsou pro nás geograficky přirozené a nabízí je dané roční období. Tělo je na ně geneticky zvyklé a nedělá mu problém je strávit. Ideálně v teplé variantě, takže omezte studené saláty a i ovoce a zeleninu využívejte raději tepelně upravené. Exotické ovoce naše tělo spíše ochlazuje, a navíc je často nedozrálé a plné chemie.

Může podle vás člověk změnit svůj životní styl v jakémkoli věku?

Samozřejmě, proč by nemohl? Začít lze kdykoli. Pokud někdo prahne po změně, má ji přímo před sebou. Ale je důležité dělat věci tak, jak je cítíte vy osobně, nikoli proto, že je to celospolečensky vhodné, že je to nějaký aktuální trend nebo proto, že vám to někdo nakáže. Každý sám je strůjcem svého života, rozhodnutí musí pramenit z nás samotných. Jedině pak to má šanci na úspěch a v konečné fázi to má vliv i na kvalitu našeho života.



Lukáš Nevyjela

Šéfkuchař restaurace Nota Bene na pražských Vinohradech, kde vnímají gastronomii jako poctivé řemeslo postavené na kvalitě a osobních vztazích s dodavateli i hosty. Pravidelně přispívá na blog na serveru Lidovky.cz.

PŘÍŠTÍ STANICE LIBEREC

Jak vznikají hlášení ve vlaku

Hlášení ve vlaku o následující stanici nebo mimořádnosti na trati patří k cestování téměř stejně neodmyslitelně jako třeba nákup jízdenky. Ve vlacích společnosti Arriva tato hlášení namlouvá jediný člověk – Karel Zajíc.

„Příští stanice Liberec. Konečná stanice, prosíme, vystupte.“ To jsou jen dvě z celé řady hlášení, která lidé uslyší ve vlacích společnosti Arriva, když cestují některým ze spojů po Česku. Ať už se jedná o spoje pouze v rámci kraje, nebo i v rámci celé republiky, vždy je namlouvá vedoucí programu stanice Rádio DAB Praha Karel Zajíc.

„Právě v těchto dnech to jsou čtyři roky. V říjnu 2016 jsem odeslal namlouvané zkušební testy a od listopadu se vyrábělo,“ říká absolvent herectví na pražské konzervatoři.

Více se však věnoval nejprve televizi a následně rozhlasu. Mezi lety 1989 a 1999 byl hlasatelem a režisérem vysílání Československé a později České televize, mezitím působil externě i v několika rozhlasových stanicích. Od roku 1999 pracuje v Českém rozhlase. Vedle toho je ho tedy možné slyšet ještě ve vlacích Arrivy.

„Jsou to názvy stanic, sdělení o aktuální trase vlaku, informace o výlukách či možnostech přestupu,“ přibližuje, co všechno lze ve spojích slyšet namlouvané jeho hlasem. „V poslední době namlouvám také texty o opatřeních kvůli koronaviru,“ dodává Karel Zajíc a zároveň tím připomíná aktuální celosvětovou pandemii.

Samostatně se podle něj vyrábí i jednotlivá slova, kam spadají názvy

stanic. Samozřejmostí je ale také nahrávání celých vět. Tam spadají už zmíněná hlášení o mimořádnostech nebo například přivítání ve vlaku.

Náročná výroba

Když Karel Zajíc popisuje průběh tvorby hlášení, připomíná to trochu nahrávání hudební skladby. „Před výrobou hlášení nejprve se zástupci Arrivy probereme aktuální požadavky. Pak dostanu texty a jde se vyrábět,“ vypočítává, co se odehraje ještě před samotným nahráváním. Leckoho pak možná překvapí, že kompletně vyrobí jedno slovo z hlášení – tedy třeba jen název stanice – zabere obecně něco kolem pěti minut.

„Ono nejde jenom o namlouvení, ale také o technické vyčištění záznamu a export do zvukového formátu, který Arriva potřebuje,“ vysvětluje. „A když je vše hotové, dostanou záznam technici Arrivy a ti ho nahrají do odbavovacího systému,“ doplňuje Karel Zajíc popis cesty jednoho hlášení od jeho vzniku až po chvíli, kdy je uslyší cestující ve vlaku. Nahrává se přitom podle potřeby, většinou je to prý čtyřikrát do roka. „Hlášení jsou trvalá. To znamená, že třeba název stanice uslyšíte stejně i za deset let,“ říká Karel Zajíc. Přesto existují i hlášení, která je potřeba nahrát rychle a co nejdříve.

Tam spadají již zmíněné mimořádnosti, výluky či vyhlásování opatření proti koronaviru. To má potom Karel Zajíc na namlouvení a technici na celkovou výrobu mnohem méně času než obvykle. Většinou je tato hlášení podle něj potřeba udělat do 48 hodin.

Nejen hlášení, ale i on-line poloha

Orientaci cestujícím nicméně neulehčují jen Karlem Zajícem namlouvaná hlášení, ale také možnost sledovat polohu vlaku. Tato funkce byla dříve dostupná jen přímo ve vlaku, kde bylo možné na obrazovkách sledovat, kde se daný spoj právě nachází. Od začátku září je ale tato funkce k dispozici i on-line, což znamená, že prakticky každý cestující si může zjistit, kde se zrovna nachází spoj, ve kterém by měl jet, případně ve kterém jede někdo, na koho zrovna čeká. Zároveň je možné v reálném čase (oznámení se aktualizují každou minutu) sledovat i mimořádnosti, aktuální zpoždění vlaku či výluky, jež se na trasách objevují, a to včetně těch teprve plánovaných. Pokud je část trasy vlaku fialová, v daném úseku probíhá výluka. Světle modrá barva značí plánovanou výluku a oranžová mimořádnost. Po kliknutí na vlak je také možné zjistit o něm v tu chvíli všechny dostupné podrobnosti.

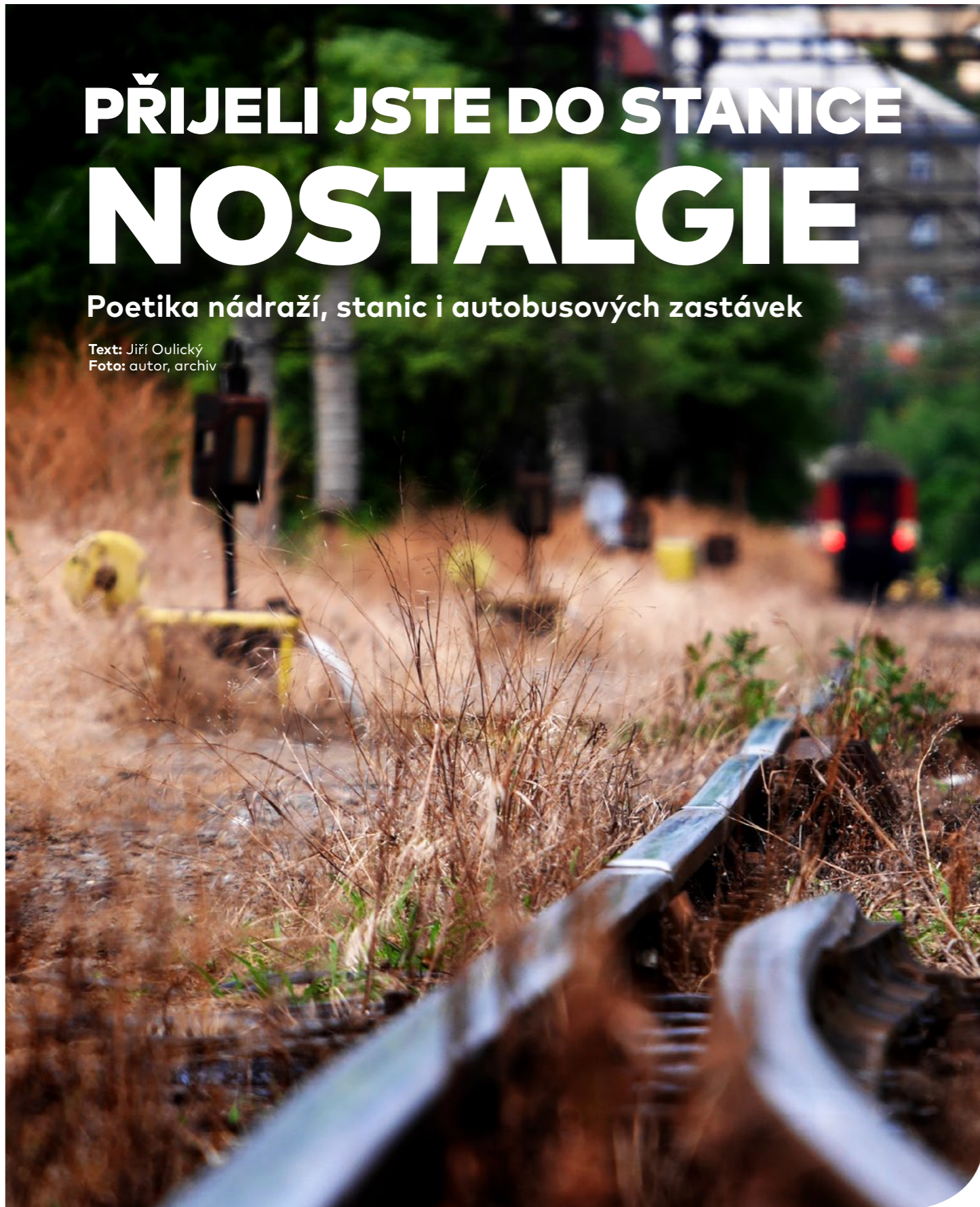
Text: Jan Matoušek
Foto: Český rozhlas / Khalil Baalbaki



PŘIJELI JSTE DO STANICE NOSTALGIE

Poetika nádraží, stanic i autobusových zastávek

Text: Jiří Oulický
Foto: autor, archiv



Jako by to Karel Čapek vytukával přes zvláštní kopírák, který umí slova rovnou propisovat do lidské duše, natrvalo, jako věčné tetování. Máme je v sobě, aniž bychom si tu třináctou kapitolu Obyčejného života museli číst znovu a znovu:

„Nádraží jako z cukru, ve všech oknech petúnie, všude košíky s lobelkou a lichořeřišnicí; zahrada plná šeřiku, jasmínu a růží, a ještě podél skladiště a hradel samý záhon, samý kvetoucí měsíček, samá pomněnka, samé hledíky. A všechno se muselo jenom lesknout, okna, lampy, zeleně natřené pumpy, jinak se starý pán hrozně rozčiloval: ‚Copak to je,‘ hartusil, ‚tady jezdí mezinárodní rychlíky, a vy tu máte takové svinstvo!‘ To svinstvo byl třeba pohozený papírek, ale nesmí to být, neboť se blíží veliká chvíle; tamhle za ohybem se s chraptivým houknutím vynořuje mohutná, vysoká hruď rychlíkové lokomotivy, starý pán popojde tři kroky vpřed, a už to burácí mimo, strojvůdce zdraví rukou, na stupátkách rychlíku salutují konduktéři, starý pán stojí v pozoru, paty u sebe, boty vyleštěné jako zrcadlo, a zvedá důstojně ruku k červené čepici.“ Jsou obrazy, které se vykreslují v hlavě samy, bez objednání, a nikdo nemusí vést naší fantazii ruku. Jako když děti malují na moři loď a z komína se valí černý kouř. A za prázdninovým rybníkem musí být les a za ním kopec a na jeho vrcholku zřícenina hradu. A na nádraží v oknech muškáty a petúnie a výpravčí v červené čepici, který s výpravkou v podpaží vyjde na udusané nástupiště, z kapsy vyndá hodinky, zkontroluje čas a pozdraví cestující.

Dráhy a jejich architekti

Ten idylický obraz nádraží, kterému tak rádi říkáme nejen pěkné, ale také „to správné“ nebo „to pravé“, vznikl už před mnoha generacemi a je starší než celé Československo, dnes už bývalé. Snadno zapamatovatelné domky usadili do krajiny za Rakouska-Uherska projektanti jednotlivých

drážních společností, kterých na našem území působilo hned několik. Jejich úkolem nebylo tvořit extravaganci ani prvoplánovou krásu. Měli pracovat účelně, protože dráha, to je odjakživa především řád, organizace a pořádek.

Nádraží a další stavby tak tvořili úsporně, jejich krása nevyrostla z estetických požadavků na zdobnost, ale z objednávky na dobré fungování a ekonomický provoz. Kryté otevřené nástupiště u hlavní budovy, čekárna, zázemí pro výpravčího, pokladna a občerstvení nebo malá restaurace. Vše v základních dispozicích stejné, jen velikost se měnila podle toho, na které trati nádraží stálo a kolik cestujících v něm pravidelně nastupovalo a vystupovalo.



Modulové řešení navzájem si podobných nádraží tehdejší železniční společností vyhovovalo. Podle několika základních plánů se stavělo rychle a levně. Řemeslníci jen opakovali to, co si už vyzkoušeli o několik kilometrů vedle. Kromě zázemí pro cestující navíc na konci 19. století nevědomky vytýčili hranice končícího Rakouska-Uherska.

„Ta nádraží mají obrovskou historickou cenu. Vznikala v jedné době, využívala obdobné architektonické prvky a jejich nezaměnitelný vzhled vytváří tu nejpřesnější hranici mocnářství, jakou si můžeme představit. Jakmile vystoupíte z vlaku, poznáte ještě

dnes, kde na konci 19. století bylo Rakousko-Uhersko,“ říká profesor architektury Rostislav Švácha.

Vzorovou železniční zastávkou, dnes bohužel čekající na své znovuoživení, je například ta v Bubeneči v Praze. Malé nádraží na trati z Prahy do Děčína navrhl v roce 1850 Antonín Jungling podle tehdejších standardů olomoucko-pražské dráhy. Na klasicistní budově stojí za povšimnutí především dřevěné podpory pod střešou nástupiště, které jsou zdobené vyřezávanými ornamenty. Jen o několik set metrů dál stojí v Praze nádraží, které mělo více štěstí a bylo mu dáno zotavit se z let pozvolného skomírání a projít si zdařilou rekonstrukcí. Dejvícké nádraží navrhl pro Buštěhradskou dráhu už v roce 1872 drážní inženýr Josef Chvála.

„Od něho pocházejí s největší pravděpodobností i projekty ostatních výpravních budov této dráhy navržené ve stejném stylu jako výpravní budova v Dejvicích. Později ho ve funkci vystřídal architekt Saturnin Heller,“ dodává Mojmír Krejčířík, specialista na historii drážní architektury. Podél kolejí, které na konci 19. století spravovala Rakouská severozápadní dráha, rostly zase stavby drážního architekta Rudolfa Freye. Poznávacím znamením jeho staveb bylo časté používání hrázděného zdíva, známého především z česko-německého pohraničí. Freyova nádraží stojí například v Děčíně, ve Všetatech nebo v Ústí nad Orlicí.

Čapek píše, Hrabal vypravuje

To jsou ta nádraží, která se nejčastěji objevují v anketách o nejkrásnější stanice a zastávky. Rukopis jednotlivých architektů je sice různorodý, ale společné mají v sobě to, co vypořádal Karel Čapek: „Když si vzpomínám na tu dobu, vidím to nádraží jakoby shora, jako malou a čistou hračku; ty druhé krychličky, to je skladiště, to je lampárna, to jsou hradla a domečky



traťových hlídačů; tady uprostřed běží hračkové kolejičky, a ty škatulky, to jsou jako vagon y a vlaky... Pan přednosta právě vyšel z nádraží a stojí u těch miniaturních kolejí... Ten modrý je portýr a ten v haleně lampář; všichni jsou hodní a sympatičtí a vyznačují se milou zřetelností."

Je nespravedlivé razítkovat nádraží nápisem „nejkrásnější“. V té jejich podobnosti se těžko rozhoduje, a navíc díky prožitkům má každý za nejpůvabnější to svoje. Protože to, co na nádraží zažijeme, nás k němu pořád vrací, ať už dalším vlakem, nebo ve vzpomínkách, jako třeba spisovatele Bohumila Hrabala, který se zaučoval na výpravčího nedaleko Mělníka, v Dobručicích.



„Nikdy jsem v životě nic nedělal s takovou láskou jako službu na nádraží. A když byla noční, žasnul jsem nad tou slavností, jak staniční pomocník rozžihál petrolejové lampy a lucerny, jak ve staniční kanceláři neustále hrkaly a cvakaly a pipaly a vrněly telefonní a telegrafní přístroje a vybavovala se kolečka v bezpečnostním bloku, tak jsem pořád měl dojem, že jsem v hodinářském krámě, anebo v obchodě se zpěvným ptactvem. Kdybych si měl zvolit jedno zaměstnání, která jsem kdy měl, zase bych chtěl být panem výpravčím.“

Ostře sledovaná nádraží

Mimochodem, když už byla řeč o razítkování, to jedno k fenoménu českých nádraží

neodmyslitelně patří. Dnes už slavná scéna ze zfilmovaných Hrabalových Ostře sledovaných vlaků, pro kterou spisovatel sbíral inspiraci na nádraží v Kostomlatech, kde po dobrovickém zaučení pracoval v letech 1944 a 1945. Nacistická třetí říše se už hroutila a železnice sloužila jako hlavní prostředek transportu nejen na frontu, ale i ustupujících jednotek.

O filmovou slávu se ale Kostomlaty dělí s nádražím v Loděnici u Berouna. Právě tam se v roce 1966 vydal režisér Jiří Menzel, aby si o dva roky později přivezl z Los Angeles Oscara za nejlepší cizojazyčný film. Příběh mladého výpravčího Miloše Hrmu dokreslovala nejen erotická razítkovací scéna, ale také atmosféra malého nádraží s udusaným peronem. A tak milovníci Hrabala a Menzelova filmu jezdí na obě místa, jak na to filmové, tak na skutečné nádraží v Kostomlatech. Tady má spisovatel pamětní desku a čekárna je zařízená drážním vybavením z doby, kdy tu Hrabal sloužil. A nechybí tu ani kanape a knihovna.

Tím, jak je nádraží coby všem důvěrně známé místo zapsané v naší paměti, objevuje se často i jako středobod oblíbených filmů. I když to možná nejslavnější nádraží, Mokré nad Soupravou, nikdy neexistovalo. Právě tady se bezdomovec Ťopka v podání Vlasty Buriana stal falešným přednostou stanice ve stejnojmenném filmu. Ve skutečnosti si filmaři zajeli na nádraží Praha-Jinonice, které ale dnes už v té filmové podobě také neexistuje, je z něj zmodernizovaná zastávka Praha-Waltrovka.

Krásna na konci světa

Kromě těch muškátově poetických nádraží plných maloměstského společenského ruchu jsou i nádraží opuštěná, ovšem s poetikou neméně silnou a inspirativní. „Byl to svým způsobem konec světa; tady se končila trať; kousek za nádražičkem bylo náraziště, kde poslední rezavá kolej zarůstala pastuší tobolkou a suchou metlicí. Dál se nejede;

dál už hučí zelená horská říčka v ohybu těsného údolí. Tak, tady jsme jako na dně kapsy, konec, dál není nic,“ píše Karel Čapek v jedenácté kapitole Obyčejného života. Jako by psal o železniční stanici Bílý Potok, která ovšem neexistuje. „Sere pes!“ řekl by na to výhybkář Vachek. A je to vážně jedno, řekli bychom my ostatní. Poezii má železniční trať Aloise Nebela číslo 292 ze Zábřehu na Moravě do Jeseníku a pak ještě dál i bez toho. Ve filmu, se kterým získal režisér Tomáš Luňák v maltské Vallettě evropského Oscara – cenu Evropské filmové akademie za nejlepší animovaný film roku 2012, Bílý Potok existuje. Ale ve skutečnosti to je nádraží Malá Morávka na zrušené trati z Bruntálu až na opačné straně Jeseníků. Nápis Bílý Potok je nově umístěn také na stanici Horní Lipová, která na trati 292 skutečně je, ale to je pouze reklamní poutač pro turisty, kteří s černobílým komiksem do Jeseníků přijíždějí. „V posledních letech se však hory zaplnily lidmi. Myslím, že jde hlavně o Pražáky, co potřebují vypadnout z města a nemají na dovolenou u moře,“ komentuje turistický ruch na jesenické trati Alois Nebel. Tedy Miroslav Krobot, jeho filmový představitel, který namluvil speciálního audioprůvodce po této trati. Aplikaci s nebelovským komentářem je možné stáhnout do mobilních telefonů. Nejen divu, že se hory zaplnily lidmi, ono je z vlaku na co koukat. Trasa vede přes zastávky Bludov, Ruda nad Moravou, Hanušovice, Branná, Ostružná, Ramzová, Horní Lipová, Jeseník a končí ve stanici Zlaté Hory. Za oknem se střídají údolí i hluboké lesy, deštěm nasáklé stráně i výstavní budovy lázní v Jeseníku.

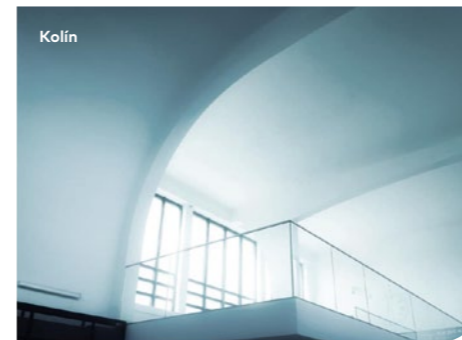


Ubráněná краса bruselu

Zatímco poetiku nádraží navržených ještě drážními architekty z časů rakousko-uherského mocnářství máme potvrzenou spisovateli i filmaři a jejich postavení na žebříčkách krásy i popularity je neotřesitelné, těm modernějším takový certifikát zatím schází. A přitom to jsou stavby neméně zdařilé. Jenže místo obdivu a péče se spíše spřádají plány na jejich přestavby a někdy i likvidace.

Namále mělo například unikátní nádraží v Havířově, kterému ještě před šesti lety hrozila demolice. České dráhy chtěly halu z roku 1969 zbourat a pro odbavování cestujících předělat sousední kancelářskou budovu. Hlavní hala byla prý už příliš opotřebovaná. Jenže právě zanedbaná údržba byla paradoxně to nejcněnější, co mohlo havířovské nádraží, navržené architektem Josefem Hrejsemnou, potkat.

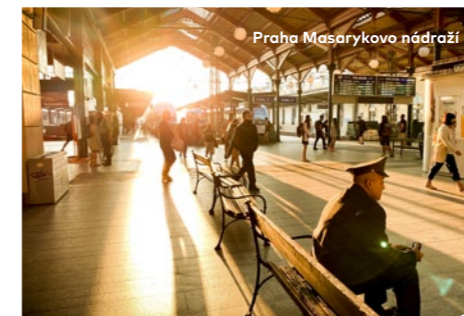
Díky tomu se do dnešní doby uchoval prakticky netknutý styl architektonické moderny šedesátých let. V tehdejší Československu se mu začalo říkat brusel, podle naší moderní expozice na světové výstavě Expo 58 v Bruselu. „Expo prolomilo tu konzervativní bariéru do té doby dominantní sořely a najednou vznikla úplně jiná architektura. Architektura, která se vrátila k modernismu, architektura, která hledala na Západě, nikoliv na Východě. Architektura, která akcentuje barevnost. V havířovském nádraží to je použití různých barevných kamenů, které ten prostor člení do prostorových zón. Pozornost si zaslouží krásný op-artový strop, který je reakcí jednak na dobové umění a zároveň v něm můžeme cítit kontakt s kubistickou architekturou. A působivé je schodiště diagonálně zasazené do prostoru,“ popisuje unikátnost havířovského nádraží historik architektury Martin Strakoš.



Nakonec se díky důrazné a pečlivé argumentaci odborníků podařilo demolici odvrátit a unikátní bruselský styl zůstane na železnici zachovaný. Do boje za jeho záchranu se tehdy zapojil i fantom ze sociálních sítí, který si říká Arch Vader a který v kostýmním převleku vystupuje ve videích komentujících českou architekturu. „Co se týče historie, dokážeme uznat architekturu, která je historická, ale té musí být nejméně sto let. Neumíme uznat architekturu, která je mladší. Takzvanému bruselu je dneska necelých šedesát let. A tak český člověk bude potřebovat ještě dalších čtyřicet let, abychom ho uznali, abychom ho pochopili, abychom řekli, že tohle je skvělé,“ upozorňoval v jednom ze svých krátkých filmů.

Čekání na pečet půvabu

Těch nádraží, která na takové uznání svého půvabu čekají, je celá řada. Některá už mají zřejmě vyhráno, to jsou ta moderní postavená už za časů první republiky, například nádraží v Poděbradech od architekta Vojtěcha Krcha. V roce 1931, kdy bylo dokončeno, to bylo první funkcionalistické nádraží v Československu a společně s nádražím v Hradci Králové, postaveným o čtyři roky později, ukázalo nový směr v železniční architektuře. Ubylo truhlíků s muškátý, přibylo oceli, skla, betonu a keramických obkladů. Elegantně dokázal s těmito materiály pracovat Josef Danda, bez přehánění moderní král českých nádraží. To úplně první, spíš takovou větší zastávku, navrhl ještě před druhou



světovou válkou pro lázně Teplice nad Bečvou. Kdo by se tam zajel podívat, pozná pak už bez problémů jeho charakteristický rukopis na pozdějších velkých nádražních halách v Chebu, Třinci, Pardubicích, Lovosicích i Ostravě-Vítkovicích. Prostor, čistá geometrie kvádrů, dostatek světla a keramické obklady zaručující snadnou údržbu a sotva pozorovatelné stárnutí. Chybí jim jediná věc: poetický spisovatel nebo filmař, který by jejich krásu zpečetil.

Roztroušené zastávky

S autobusovými zastávkami se to má trochu jinak než s těmi železničními, byť i jejich historie sahá až před vznik Československa. Dráha, to je už ze své podstaty pevný řád a instituce, která si libovala v jednotě a typizaci, a nádraží, to byl vždy svébytný dopravní úřad. Vše pevně dané, vždyť vlak si nemůže jet, kam se mu zachce, ale jen tam, kde jsou položeny koleje. Nádraží je věc trvalá, kdežto zastávka autobusu se může posouvat po náměstí a ulicemi zrovna tak, jak je potřeba, a tak je nikdo nenavrhoval centrálně. Býval to většinou jen přístřešek, aby se na autobus nečekalo v dešti.



Pravidelná autobusová doprava začala na našem území ještě předtím, než vzniklo Československo. První veřejný spoj nabral své cestující 13. května 1908 v osm hodin ráno a odvezl je z Pardubic do Bohdanče. Autokar měl dřevěná loukotová kola, rychlostí doháněl svižně šlapající cyklisty a jeho motor spotřeboval na sto kilometrů přes šedesát litrů benzínu. O šest let později už bylo na území Čech, Moravy a Slezska čtyřiatřicet pravidelných linek. Po první světové válce provoz zhoustl a například v roce 1927 už Správa poštovní automobilní dopravy posílala na 2 650 kilometrů tras 326 autobusů. Byla to doba krásných strojů a krásných zastávek.

V Brně na Obilním trhu například vyrostla u tramvajové trati funkcionalistická čekárna od architekta Oskara Poříšky, která kromě ochrany před špatným počasím nabízela cestujícím i podzemní toalety.



Jenže pak přišla další válka, po ní změna režimu a ruku v ruce s ní i změna vkusu. Autobusovou dopravu si řídily jednotlivé krajské filiálky státního podniku ČSAD a ty si také začaly budovat své vlastní čekárny. Jednotlivé prototypy rozdělily republiku s geodetickou přesností, která si nezadá se sítí starých hraničních kamenů. Například v okolí Chrudimi se prosadil aerodynamický typ připomínající položenou parabolu. Ale u nedalekého Golčova Jeníkova ovládly krajinu plechové stavby se zaoblenými rohy a spodní manžetou z vlnitého plechu. „Podle mého názoru ty přístřešky naše projektové normy na zastávky nikdy neřešily a ani neřeší. Jedná se skutečně o lidovou tvořivost,“ uvedl k historii venkovských čekáren Ludvík Věbr z katedry silničních staveb na Fakultě stavební ČVUT v Praze. Technické parametry zastávek dnes řeší speciální norma ČSN 736425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště, ale ani tady se žádné jednotné prototypy nepopisují.



O to víc ale může u autobusových zastávek vyniknout jejich individualita, když se tvůrci zadají. To se povedlo například architektovi Davidu Ptáčkovi, který před třemi lety předělal tučtovou zděnou zastávku u sokolovny v městyši Krucemburk na zařízení svěníci. Stěny jsou vymalované tradičním modrým vzorem, nad stolem s lavičí dvěma židlemi je zrcadlo a police s knihami, v rohu stojí věšák. A místní ženy sem chodí nejen zametat a zalévat květiny, ale o adventu dokonce pro zastávku vyrábějí sváteční věnce.

NÁPOJE, KTERÉ VÁS PŘENESOU NA HORY

Text: Barbora Vojtová
Foto: iStock, Unsplash



Zatím nelze předvídat, zda se letos vůbec dostaneme na dovolenou na hory, natož do zahraničí. Nic ovšem nebrání tomu, abyste si trochu horské atmosféry vytvořili doma. Přinášíme vám několik receptů na tradiční nápoje, které jsou dnes s lyžařskými resorty neodmyslitelně spojeny.



Bombardino

Bez žlutého nápoje s bílou šlehačkovou čepicí zasypanou kakaem si dnes už nikdo nedokáže výlet do italských Dolomit či Alp představit. Kořeny bombardina jsou spojeny s lyžařským střediskem Livigno v Lombardii, ale dnes na něj narazíte v každém horském baru. A nejen v Itálii. Jde o drink, který je ideálním řešením, jak rychle doplnit energii a přítom si dopřát něco sladkého. Pod označením calimero se skrývá kombinace bombardina s malou silnou kávou, ristrettem.

Recept

Ingredience: 1 dl vaječného koňaku, 0,4 dl (velký panák) mléka, 0,4 dl whisky (lze nahradit rumem), smetana ke šlehání, kakao (ideálně pravé holandské)

Postup: Vaječný koňak smícháte v hrnci s mlékem, whisky či rumem a společně povaříte. Nápoj nesmí bublat, to by se z něj vytratil všechn alkohol. Poté naléváte do malých hrníčků či sklenic vhodných i pro horké nápoje. Hladinu nápoje ozdobíte domácí šlehačkou, kterou vyšleháte ze smetany, a tu zasypete kakaem.



Tradiční svařák

Asi nejtýpější horký alkoholický nápoj spojený se zimním obdobím. Lahodná vůně horkého vína s kořením se nesla už antickým Řeckem. Dnes svařené víno s hřebíčkem a skořicí neodmyslitelně

patří nejen k horským střediskům, ale také k adventním trhům a samozřejmě k Vánocům. Výhodou je jednoduchá příprava, rychlé zahřátí a delikátní chuť, kterou můžete kreativně doplnit o další ingredience, například o plátek pomeranče, kostičky jablek, rozinky či blanšované mandle.

Recept

Ingredience: 0,5 l bílého či červeného suchého vína, 0,4 dl vody, 2 polévkové lžíce cukru (pokud použijete hnědý, pak dejte 3), koření – 6 hřebíčků, 1 celá skořice, 2 hvězdičky badyánu, pomeranč (popř. jiné ovoce)

Postup: V hrnci povařte vodu s cukrem a kořením tak, aby se cukr vstřebal a koření se hezky rozvonělo po kuchyni. Poté přilijte víno a společně pozvolna vařte. Pozor, směs nesmí dosáhnout bodu varu, to by z nápoje vyprchával alkohol a jeho samotná podstata. Nakonec rozlijte do hrnků a přidejte plátek pomeranče či jiné ingredience podle chuti.



Aperol Spritz

Ještě jednou se vrátíme do Itálie. Tentokrát pro nápoj, který je dominantní svou oranžovočervenou barvou a servíruje se s kostkou ledu a plátkem pomeranče. Aperol Spritz. Koktejl postavený na bázi stejnojmenného kořeněného bitteru s vůní aromatických bylin, rebarbory a pomeranče. Původ aperolu jako takového spadá až do roku 1919 do italské Padovy. Nejznámější nápoj na jeho bázi je Aperol Spritz, který vznikl v padesátých letech jako varianta benátského vínného střiku. A vzhledem k tomu, že oblast kolem Benátek je silně spojena s šumivým vínem Prosecco, kombinace těchto dvou ingrediencí pak byla logická.

Recept

Ingredience: aperol, prosecco (můžete nahradit jiným šumivým vínem), soda (nebo jiná perlivá voda), pomeranč, led

Postup: Uvádí se, že platí princip 3 : 2 : 1, čili tři díly prosecca (například 0,6 dl), dva díly aperolu (tedy 0,4 dl) a jeden díl sody (0,2 dl). Tyto tři ingredience nalijte do sklenice na vysoké nožce a s velkým kalichem. Poté přidejte kostku ledu a plátek pomeranče. Servírujte s brčkem, kterým nápoj prakticky promícháte a můžete si jím i vymačkat šťávu z plátku pomeranče.

Výherce soutěže

Na začátku listopadu jsme na Arrivanetu vyhlásili soutěž o nejlepší recept na tradiční grog. Nejoriginálnější recept, který zde zároveň otiskujeme, nám poslal Radovan Ředina. Vítěz získává parádní podzimní set Arriva.

Námoňnický grog

Recept pochází původně od Ivana Blesáka, obyvatele roubenky ve slovenské obci Zázrivá v Malé Fatře. Na pět porcí svaříme lahev červeného vína (750 ml) s 15 lžičkami cukru, 5 kusy celé skořice a hrstí citronové kůry. Vyjmeme skořici a citronovou kůru. Nalijeme do tří čtvrtin sklenic/hrnečků o minimálním objemu 200 ml a přidáme velkého panáka tuzemského rumu (50 ml). Je to zaručený všelék na chřipku, nachlazení i prochlazení po procházce.

Ostrá horká čokoláda

Pokud preferujete horké nápoje bez alkoholu, pak pro vás jeden máme, i když ostrý bude také! Řeč je o hořkosladké sametové delikatěse – horké čokoládě. Její kořeny jsou spojeny se zámořskými objevy a traduje se, že se pila z drahocenných konviček a každý šlechtic prý měl na její přípravu odborně školeného pomocníka. Mexické dámy si prý dokonce dávaly horkou čokoládu vždy v neděli v chrámech při bohoslužbách. Díky přidání chilli papričky při její přípravě vás zahřeje dvakrát tolik.

Recept

Ingredience: 0,5 l plnotučného mléka, 100 g kvalitní hořké čokolády, 1 celá skořice, 1 vanilkový cukr, 1 chilli paprička, 1 dl vody, smetana ke šlehání či šlehačka (nemusí být)

Postup: Rozřízněte malou chilli papričku, odstraňte semínka a opláchněte ji vodou. V hrnci ji povařte společně s vodou, dokud se voda nevyvaří alespoň na poloviční množství. Ve druhém hrnci svařte skořici, vanilkový cukr a mléko, poté přidejte na kostičky nalámanou hořkou čokoládu a míchejte, až se rozpustí. Poté vyjměte skořici a přilijte vývar z chilli papričky. Důkladně rozmíchejte a v případě potřeby doslaďte hnědým cukrem či medem. Servírujte v hrncích či odolných sklenicích a můžete ozdobit šlehačkou a posypat hoblíčkami hořké čokolády.

Text: Tomáš Wehle
Foto: archiv

Nejkratší městský autobus italské firmy TecnoBus



AUTOBUSOVÉ REKORDY

S rekordy a prvenstvími všeho druhu je to někdy ošemetné. Kdekdo o sobě rád prohlašuje, že je největší, nejstarší nebo nejrychlejší. Záleží přitom často na definici toho kterého ukazatele. Ve světě dopravy je tomu podobně, a tak úplně jasno není ani mezi autobusy.

Největším osobním autobusem na světě, který je v současné době v provozu, je pravděpodobně dvoukloubový AutoTram Extra Grand. Vůz, který byl poprvé představen už v roce 2012 v Drážďanech, je dlouhý více než 30 metrů (30,73 metru) a má maximální kapacitu 256 cestujících. Jen o chlup kratší je šasi autobusu Volvo Gran Artic 300, který švédský dopravce ukázal poprvé před čtyřmi lety v Brazílii. Na délku měří 30 metrů a pojme až 300 cestujících. Nejdelší elektrický autobus na světě je od čínského výrobce BYD. Model K12A (foto vpravo) je dlouhý 27 metrů, pojme 250 cestujících, má maximální rychlost 70 km/h a dojezd 300 kilometrů. Autobus byl primárně vyvinut pro jihoamerický trh, například pro velká města jako kolumbijská Bogota.

Pro srovnání, nejdelší autobus v Česku jezdil před třemi lety na pražské lince 119 ze stanice metra Nádraží Veveřská na Letiště Václava Havla. Belgický Van Hool AGG 300 měří na délku 25 metrů a podle výrobce pojme až 181 cestujících. Nejdelším autobusem z flotily Arrivy je potom SOR NB 18 – městský kloubový nízkopodlažní autobus z produkce východočeské společnosti SOR Libchavy, který měří 18,75 metru a pojme 161 lidí. Naopak nejkratší městské autobusy vyrábí podle všeho italská firma TecnoBus z města Frosinone. Model Gulliver (foto nahoře) má na délku jen 5 až 5,3 metru podle typu a uveze 30 cestujících. Tyto elektrobusy potkáte rovněž v Anglii, ve Francii, Španělsku či Slovinsku.



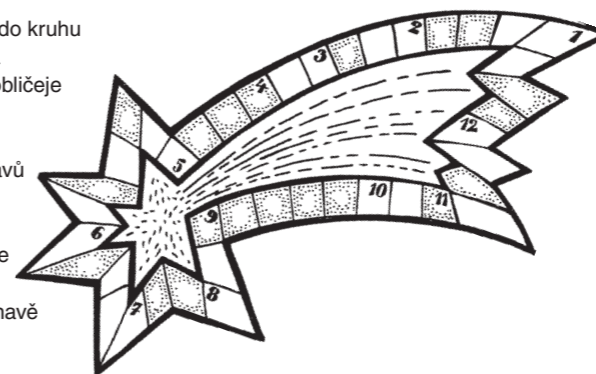
Model K12A čínského výrobce BYD

VÁNOCE, VÁNOCE PŘICHÁZEJÍ..

Každý ví, že k Vánocům patří ozdobený stromeček. Ten úplně první u nás si v roce ____ (tajenka sudoku) na svém libeňském zámku Šilboch pořídil ředitel Stavovského divadla v Praze Johann Karel Liebich. Připravil svým přátelům překrásný šok, když po bohaté štědrovečerní večeři otevřel dveře do salonu, kde stála velká jedle s rozsvícenými svíčkami, pozlacenými řetězy, jablky, ořechy a dalšími ozdobami.

Víte, že ____ (tajenka řetězovky) je stavění betlémů? Ty byly napřed vystavovány v kostelích, ale když je tam panovník Josef II. zakázal, začala si je doma stavět šlechta, pak měšťané a nakonec byly skoro ve všech domácnostech.

- 1 – 2 květiny spletené do kruhu
- 2 – 3 sladkovodní ryba
- 3 – 4 vyčnívající část obličeje
- 4 – 5 plátěné přístřeší
- 5 – 6 nevyrušovat
- 6 – 7 nátělník bez rukávů
- 7 – 8 bodavý hmyz
- 8 – 9 24 hodin
- 9 – 10 záchod pro batole
- 10 – 11 vada
- 11 – 12 otvírat ústa při únavě
- 12 – 1 dýně



RETĚZOVKA

Poslední písmeno prvního slova je zároveň prvním písmenem slova následujícího. Tajenku přečtete v zabarvených políčkách ve směru čísel.

Bývalo zvykem postavit si betlém doma čtyři neděle před Štědrým dnem, když začíná advent neboli doba ____ (tajenka obrázkového domina). Dřív se po celou tuhle dobu držel přísný půst a rozjímal se, ale dnes už se to asi moc nedodrzuje. Spíš se shánějí vánoční dárky...

OBRAZKOVÉ DOMINO

Přičiďte k sobě kameny domina tak, aby na sebe navazovaly vždy obrázky, které mají něco společného. Abyste poznali, kde začít a kde skončit, mají první a poslední kámen jedno políčko prázdné.



4	2	1	5	6	6	4	8	9	
5	9	8	7	1	1	1	2	6	
6	1	6	9	2	8	1	5	7	
1	8	2	6	9	9	6	7	1	
6	1	5	2	6	7	9	4	8	
9	6	7	1	8	4	2	5	5	
1	5	1	6	7	2	8	9	6	
2	8	6	8	5	9	7	1	4	
2	8	7	2	7	1	8	5	6	2

Luštění makovice
pro chytré od 8 do 108 let

Připraveno ve spolupráci s časopisem

SUDOKU

Vyplňte do jednotlivých polí číslice od 1 do 9 tak, aby každá z nich byla v každé řádce, v každém sloupci a zároveň v každém rámečku o 3 x 3 polích (vyznačeném tučnou linkou) jen jednou. Tajenku najdete v zabarvených políčkách.

2	9			4		7	8
	1			5	8	9	3
	6		2	7	9		5
	3			1	7	9	
8		6	7		2	5	1
1				3		8	
7	5		8	2		3	
9	2	3	1	4	7	8	
	8			3		1	7

Věhlasný betlém mají v muzeu v Třebíči. Udělal ho pan Antonín Čeloud v letech 1869–1896.

OBRAZKOVÁ SCHOVKA

Najdete mezi ostatními postavkami čerta a čápa? Zajímavé je, že tihle dva se v jiných betlémech nevyskytují.



Řešení: 1812. NEJSTARŠÍ VÁNOČNÍ ZVYK. OČEKÁVÁNÍ VÁNOC, viz obrázky.

NEBEZPEČNÁ RYCHLOST



Píše: Život Kreslí: Michal Menšík

POMŮČKA: KOCIAN ORELO VEI, YSAT	MENŠÍ LITERÁRNÍ ŽANR	NÁSTROJ ŽENCE	INICIÁLY REZISERA LIPSKÉHO	DOMÁCKY DANIEL	V ESPE- RANTU „UCHO“	BEZ	VÝTAŽEK Z LEČIVK	* VYSÍLENÍ	SLOVENSKY „ČELA“	HYPNO- TICKÝ STAV	KYSELIT OCTEM	V ESPE- RANTU „NARIKAT“	INICIÁLY AUTORA OPERY RUSALKA	ALKALOID V ČAJI	SLOVENSKY „JISTÝ“
EKOLOGIC- KÉ OBYTNÉ BUDOVY								FAKTURO- VATI							
???								???							
NÁZEV ZNAČKY SIRY			NEPOVO- LATI ???										ANGLICKY „ONO“ ???		
SVIT				EVANGE- LICI								SLOVENSKY „JINÝ“ ŽENSKÉ JMENO			
* OVÁZAT POUTY	DLOUHÁ BÁSEŇ TATO								SITUACE					SVALITI	UHLO- VODÍK V MRKVI
ČESKÝ VYDAVATEL SLOVNIKU					OBRUBA	NAKRME- NA			* KARETNÍ HRA	TŘPYT ČESKÝ HOUSLÍSTA					
POKŘÍVENÝ STROM									NÁČRTEK						
NEDO- PALKY							ZNAČKA ZUBNÍ PASTY	ZEMNÍ OLEJ	JMÉNO TENISTY LENDLA	SAMEC KOČKY MÍSTO TOHO					
SPZ ÚSTÍ NAD LABEM			ZAVÁDĚNÍ AUT ???										INICIÁLY OGOUNA ???		
TĚTÍ				NABÍJETI ZNAČKA MOLYB- DENU									NĚMECKY „S“ ŘÍMSKÝCH 1001		
FRAN- COUZSKY „ATOM“						PŘEDŠTA- VENÝ KLÁŠTERA				VÝROBCE HUDEB- NÍCH NÁSTROJŮ					
KARETNÍ TRUMF						SILNÝ PROVAZ				PATŘÍČÍ NINĚ					

Správné řešení tajenky v minulém čísle: MREVENEČNÍK, ŠPIČÁK, KRAVÍ VRCH, HAVRAN, SVĚTLÁ. Výhercem je Jiřina Monhartová. Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 31. ledna 2021. Adresa: arrevue@arriva.cz. Vylosovaný výherce obdrží dárkovou sadu Arriva.



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

- 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



Chcete mít
novinky z první ruky?
Sledujte nás!

www.arriva.cz



arriva
a  company