

ARR VIA

Dobře



**Peníze na
stromech
nerostou**



HYPERLOOP
Doprava
budoucnosti

CESTOVÁNÍ
Švýcarské
železnice

GASTRO
Vychutnat
si Brno

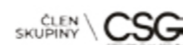




PRIM ZIKMUND A HANZELKA LE

S vášní pro kvalitní české hodinky. Od roku 1949.

www.prim.cz



Obsah

- 5** Zprávy z Arrivy
- 8** Po nejkrásnějších švýcarských železnicích
- 14** Eliška cestuje za přírodou, já za jídlem
- 20** Doprava budoucnosti
- 24** Víkend v Čechách
- 26** Naši lidé
- 28** Z regionu
- 30** Nejlepší podzimní akce
- 32** Bankovky
- 34** Kultura
- 36** Tajemství nacistické továrny Richard
- 40** Jak se vyrábí autobus
- 44** Povídka
- 48** Pro děti
- 52** Zábava
- 55** Červený šukafon zastavil u klacku
- 56** Vychutnat si Brno

Časopis ARR VIA

Vydavatel: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a. s. prostřednictvím LUOVA PUBLISHING, s. r. o.

Kontakt: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a. s., Křížkova 148/34, 186 00 Praha 8

E-mail: arreview@arriva.cz

Inzerce: lenka@luova.cz

Grafika: lukáš ginger honzák & soňa fred daňková

Foto: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a. s., Shutterstock a fotografové uvedení uvnitř čísla
Toto číslo vychází v září 2023. Další číslo vyjde v dubnu 2024.

Nevyžádané materiály se stávají vlastnictvím vydavatele. Žádná část magazínu nesmí být reprodukována ani jinak užitá bez předchozího písemného souhlasu. Všechna práva vyhrazena. Informační materiál ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a. s., neprodejně.

LUOVA



Vítejte na palubě Arrivy,

právě otevíráte první číslo našeho palubního časopisu. Než budete listovat dál, rád bych vám o Arrivě něco řekl. Ať už magazín čtete v některém z našich vlaků, nebo dálkových autobusových Arriva Expressů, s největší pravděpodobností s námi zatím jedete na naftu. Ve vozidle, které má klasický, spalovací motor. Do budoucna je však potřeba investovat do bezemisních technologií, zejména do elektrického pohonu. V Česku je bohužel zatím elektrifikovaná jen třetina železniční sítě, ale těším se, že s letošním podzimem už vstoupíme do segmentu elektrických vlaků, protože to je budoucnost cestování.

Jen pro zajímavost, teď má Arriva pětiprocentní podíl na železničním trhu, nově se s námi už od letošního prosince setkáte také na hlavních tratích Plzeňska v moderních elektrických vlacích. Od prosince 2024 převezmeme i část provozu na jihomoravských tratích okolo Břeclavi a Znojma. Skokově se tu zlepšila kvalita cestování. Rádi bychom byli na začátku roku 2027 dopravcem, s nímž budete moct cestovat v každém desátém železničním spoji u nás. Jak v regionální, tak v dálkové dopravě.

Právě na Plzeňsku nás můžete znát i z autobusové dopravy. Provozujeme ji v celém kraji, nakoupili jsme tu pro vás nové autobusy za 1,4 miliardy korun. Plzeňský kraj je teď bezpochyby tím, který má nejmodernější autobu-

sovou flotilu v zemi. Jsme největší autobusový dopravce v Česku a je naším velkým cílem, aby emise z našich vozů byly naopak jedny z nejnižších. Pokud s námi teď cestujete Arriva Expressem do Olomouce nebo třeba do Teplic, podívejte se, jestli má vnější zrcátka. Žádná nevidíte? Tak to je v pořádku, jedete totiž jednou z těch nejmodernějších Scanií vůbec, která má bez zrcátek lepší aerodynamické vlastnosti, a tím i nižší spotřebu.

Před lety jsme začali testovat vůbec první vodíkový autobus v okolí Neratovic. Právě teď pracujeme na nákupu 16 nových elektrobusů pro střeďočeské Kladno a jeho MHD. Celkem se jejich rodina pod značkou Arri-

va rozroste na skoro padesátku. Jsem přesvědčený, že elektromobilita má skutečný smysl právě ve městech na linkách MHD.

Nechci se pouštět do polemiky, jestli žijeme na modré, nebo zelené planetě. Chtěl bych ale, aby veřejná doprava byla preferovaným dopravním prostředkem pro co nejvíce lidí. A aby zatěžovala s postupem let naše okolí co nejméně. Proto všechny peníze, které v Česku utržíme, investujeme zpátky do rozvoje veřejné dopravy v naší zemi. I přes to, že máme vlastníka v zahraničí.

Daniel Adamka,
generální ředitel Arriva



#jeduarrivou Jedeme v tom všichni

t Helena Dostalová f Arriva

Kdo není na sítích, jako by nebyl. A přestože v tuto chvíli máte v ruce časopis, za chvíli to klidně může být mobil. Sledujte @arrivacz na Instagramu a @arriva.cz na TikToku.

Hvězda sítí Arrivy

Se sympatickou usměvavou blondýnkou Lenkou Cerhovou se můžete potkat nejen při kontrole jízdenek, ale také na všech sociálních sítích Arrivy. Její nejúspěšnější video o tom, jak vypadá průvodčí na začátku směny, po čtyřech, osmi a dvanácti hodinách, vidělo na jejím facebookovém profilu 1,8 milionu lidí.

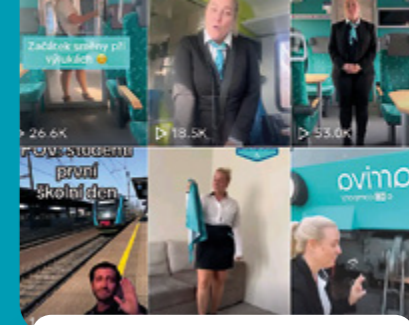
Facebook, Instagram i TikTok

Správci sociálních sítí Arrivy se Lenčinými vtipnými videi, ve kterých zábavnou formou předvádí zkušenosti s cestujícími, nezalekli. Naopak z nich začali těžit a sdílet je na oficiálních stránkách firmy. Pro zajímavost, TikTok, který funguje teprve od dubna, má už 1300 sledujících.



Lénino desatero

Na Instagramu jsou nejoblíbenější videa pod samolepkou Lénino desatero, kde průvodčí vysvětluje například to, jak se zamykat na WC. Nejoblíbenější je video, kde Lenka coby letuška instruuje cestující. Na Instagramu má kolem 200 tisíc zhlédnutí a přes 6000 lajků.



Zábava na TikToku

Dříve se příspěvky z Instagramu sdílely i na TikToku, nyní však na TikToku najdete spíš krátká kolážovitá POV (point of view) videa.

Na výlet

Facebook Arriva ponechala především pro novinky z firmy, ať už nabídky práce, nové jízdní řády, nebo zajímavosti, a pro výlety, které odkazují na její webové stránky. Kam si ještě letos vyjete? Na Malou Skálu, k jezeru Most nebo třeba do kraje vinné révy a burčáku?

Jedete v tom s námi

Pomocí hashtagů #jeduarrivou, #arrivavlaky a #arrivabus můžete naplnit sociálních sítí Arrivy tvořit i vy. Těšíme se na fotografie nebo videa z vašich cest.



@tomvlaky

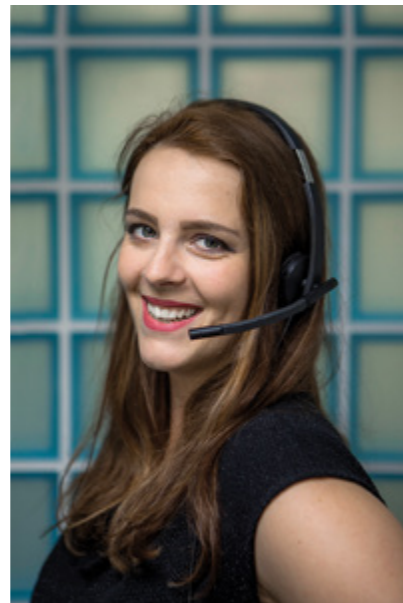
#ZVASICHFOTEK

Z

a okny call centra hustě přší 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.

Dotazy a přání zákazníků tu plní deset operátorek a jeden operátor, vedení koordinátorkou zákaznické péče Jitkou Hudečkovou. „Když přijdou do práce, zapnou si několik programů potřebných k práci. Když jim někdo zavolá, musejí mít pro svou práci otevřené různé systémy a pomůcky včetně mapy poloh našich autobusových i vlakových spojů přímo na našich stránkách,“ ukazuje na počítači Jitka Hudečková.

E-maily a hovory zákazníků se operátorkám zobrazují ve firemní aplikaci, která přehledně ukazuje, zda jde o stížnost, podnět či pochvalu, případně stav jejich řešení. Zaměst-



nanci řeší i přání cestujících poslaná přes mobilní aplikaci Arrivy či s nimi komunikují přes chat, který lze najít na stránkách dopravce. „Zajišťujeme i hromadné přepravy větších skupin, které s námi cestují na školní výlety či tábory,“ doplňuje Hudečková.

„Spolupracujeme i se společností Cendis, kde pomáháme s řešením asistencí pro nevidomé nebo lidi na vozíku, třeba když přestupují při cestě vlakem nebo potřebují pomoci s orientací na nástupišti či ve vlaku při cestě,“ říká operátorka Izabela Imrišková.

Operátoři rovněž vyřizují dotazy lidí na Facebooku. Další důležitou náplní jejich práce je obsluha e-shopu, 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.

Každý jednotlivý případ má od začátku do konce na starost jeden člo-



Haló, kdy to jede na Tanvald?

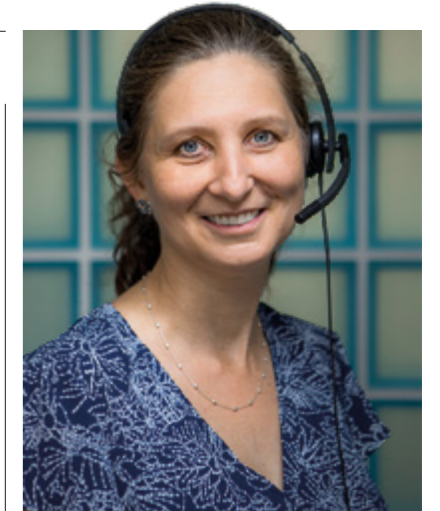
Tomáš Wehle
Marek Sova

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

věk. Když cestující zapomene něco ve vlaku, operátorka obvolává dispečinku 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.

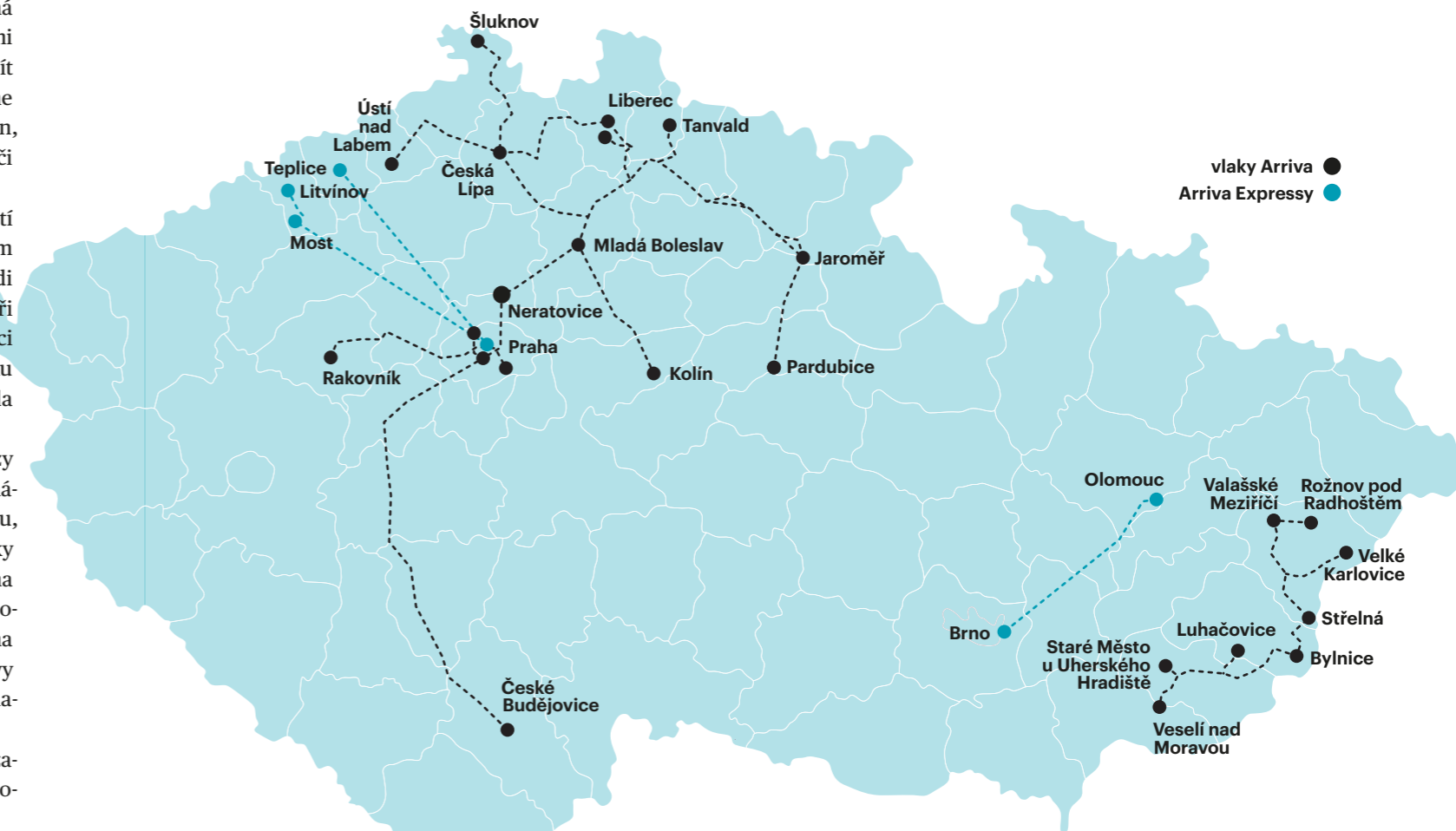
Operátoři si musejí umět poradit především s tím, kde které informace najdou. Musejí být v obraze, které stránky se jak aktualizují či mění, aby se v nich mohli rychle orientovat.

„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 a dodává, že její tým vždy pracuje na tom, aby byl schopen v maximální míře cestujícím pomoci se dostat pohodlně a včas do jejich cíle a cesta pro ně byla i příjemným zážitkem. ●



Kde všude pro vás jezdíme

Podívejte se, kde všude se můžete svézt našimi vlaky a autobusy Arriva Express. Na webu Arrivy pak najdete i polohy vlaků a Arriva Expressů, které se navíc každou minutu aktualizují.



ALBULSKÁ A BERNINSKÁ DRÁHA

Po nejkrásnějších švýcarských železnicích

Desítky tunelů a viaduktů, z nichž některé se staly ikonami železničního stavitelství. Vyhlídky, ze kterých se zatočí hlava. **Albulská a Berninská železnice** patří k tomu nejlepšímu, co si lze na světě po kolejích projet.

A není to daleko, vždyť Prahu dělí od Svatého Mořice, kde se obě tratě setkávají, jen asi 650 kilometrů.

Jde o jednu z nejstrmějších adhezních tratí na světě, v nejprudších úsecích soupravy překonávají na jednom délkovém kilometru převýšení až 70 metrů.



Jen málo krajín v Evropě je tak nabitých energií jako nejvýchodnější švýcarský kanton Graubünden. Jen považte: terén, rozbrázděný řadou hlubokých údolí, se tu zvedá od nějakých 250 nadmořských metrů na italské hranici až po věčně zasněženou čtyřtisícovku Piz Bernina (4049 m).

Přesto v této dramatické a členité krajině vznikly na počátku 20. století dvě odvážné železniční tratě, které si dnes jezdí užít návštěvníci z celého světa. Albulská a Berninská dráha (společně někdy nazývané Rhétské železnice) uchvacují nejen vyspělým stavitelstvím a proměnlivými scenériemi, ale také tím, jak citlivě je jejich

tvůrci zakomponovali do alpské krajiny. Jako by tu byly odjakživa.

Ve skutečnosti obě tratě pocházejí z počátku 20. století. Starší je Albulská železnice, kterou začali stavět v roce 1898, původně s úmyslem vybudovat dráhu pro parní lokomotivy. Cílem bylo spojit údolí Rýna s Engadinem, což se definitivně podařilo v roce 1904, když koleje dospěly do Svatého Mořice. Název trati pochází od průsmyku Albula, pod kterým železnice prochází 5865 metrů dlouhým tunelem – právě ten představoval pro stavitele největší oříšek.

Na Berninské dráze se začalo pracovat záhy po inauguraci Albulské

železnice a na první pohled vypadal plán ještě ambiciózněji: vždyť bylo potřeba dovést koleje ze Svatého Mořice přes Berninský průsmyk (2253 m) až do italského městečka Tirano v údolí Valtellina, tedy do úrovně zhruba 440 nadmořských metrů. Hotovo bylo během pouhých čtyř let, první pasažéři se po dráze, stavěné od začátku na elektrický pohon, svezli už v létě 1910.

Skrze kravatové tunely...

Pokud byste snad při návštěvě Graubündenu váhali, kterou z těchto dvou ikonických železnic si projet, na-

bízí se jediná odpověď: chtějte vidět obě.

Albulská dráha vede větším dílem v pásmu lesa, z vlaku tedy máte méně dálkových pohledů. O to více však zaujmou detaily jednotlivých úseků. Budete na ní přejíždět jeden z nejznámějších evropských mostů, 65 metrů vysoký Landwasserviadukt. Na jižní konec viaduktu, postaveného do oblouku, bezprostředně navazuje tunel a teprve za ním koleje pokračují otevřeným terénem do stanice Filisur.

Opravdovým zážitkem je na Albulské dráze úsek mezi stanicemi Bergün a Preda, které co do nadmořské výšky dělí více než 400 metrů. Aby se

↓ Informace

www.rhb.ch/cz/home

Webové stránky společnosti Rhätische Bahn

www.sbb.ch

Webové stránky švýcarských železnic

mojesvycarsko.com

Informace o cestování po Švýcarsku v češtině

Albulská dráha

Délka	61,7 km
Koncové body trasy	Thusis, Svatý Mořic
Rozchod	1000 mm
Nejvyšší bod	1815 m (v Albulském tunelu)
Počet tunelů	42
Počet mostů	144

Berninská dráha

Délka	60,7 km
Koncové body trasy	Svatý Mořic, Tirano
Rozchod	1000 mm
Nejvyšší bod	2253 m (Ospizio Bernina)
Počet tunelů	13
Počet mostů	52

Bernina Express

Jeden z tzv. panoramatických vlaků Bernina Express jezdí na trase z Churu přes Thusis a dále po Albulské dráze do Samedanu. Dále pokračuje přímou spojkou do Pontresiny a po Berninské železnici přes Ospizio Berninu do Tirana. Navzdory názvu o žádný „expres“ nejde – cesta jedním směrem trvá skoro čtyři a půl hodiny a do písmene platí, že cesta je tady cíl. Abyste si ji dobře užili, poslouží velká panoramatická okna. Vhod může přijít i občerstvení, které se ve vlaku podává.

Cesta po Berninské dráze trvá jedním směrem o trochu víc než dvě hodiny, pravděpodobně vám to ale bude připadat jako mžik, snad nikdo z pasažérů během jízdy dlouho neposedí.



Úsek trati mezi tunelem Albulu a viaduktem Landwasser si můžete projít i pěšky.



Bernina Express přejíždí přes 65 metrů vysoký Landwasserský viadukt.

inženýři s takto velkým rozdílem při stavbě vyrovnali, postavili tu mimo jiné tři spirálovité tunely. Dva z nich jsou dokonce půdorysně vzájemně propletené: až se tu budete za jízdy dívat z okénka vlaku, možná se vám opravdu zatočí hlava. Cože, támhle po těch kolejkách jsme před dvěma minutami jeli?

Ve zmíněném Albulském tunelu dosáhne trať největší nadmořské výšky, něco přes 1800 metrů, a pak už se před vámi otevrou široké obzory údolí Engadin. Svátý Mořic budete mít na dosah, dvašedesát kilometrů z Thusisu urazí běžné soupravy za hodinu a půl.

... až po nejvýš položené nádraží

Podobně dlouhá Berninská dráha vede po většinu své délky otevřeným terénem, a tak výhledům do krajiny vesměs nic nebrání. Brzy za stanicí Morteratsch se koleje dostávají nad hranici lesa a stoupají do nejvyššího bodu trasy, stanice Ospizio Bernina (2253 m), položené poblíž Berninského průsmyku. Železnice tu přejíždí z jedné strany údolí na druhou, výhledy obsáhnou mimo jiné i nejvyšší alpskou čtyřtisícovku Piz Bernina.

Snad ještě spektakulárnější scenerie vás budou čekat v klesání z Ospizia Berniny do Tirana. Vlaky tu sjíždějí dolů gradientem až 70 promile, a to bez použití ozubení. S úbytkem nadmořské výšky se na slunečné, jižní straně rychle otepluje. Pokud jedete běžným spojem, je snadné na některé stanici vystoupit, udělat si vycházku a pak pokračovat dalším vlakem. Dobře se k tomu hodí třeba zastávka Alp Grüm.



Ještě než dorazíte do Tirana, vlak projede po další ikonické stavbě, spirálovitém viaduktu Brusio, postaveném malý kousek pod stejnojmennou železniční stanicí. Jestli existuje nějaké místo zasvěcené fandům železniční fotografie, tak je to právě tady.

V Tiranu vás přivítá prostředí na hony vzdálené horským pustinám kolem Ospizia Berniny a nejde jen o to, že jste v Itálii. Může tu být klidně o 15 stupňů tepleji než „nahore“, městem prostupují oleandry, palmy a další středomořská vegetace a vlád-

ne tam nefalšovaná jižanská atmosféra. Cesta po Berninské dráze trvá jedním směrem o trochu víc než dvě hodiny, pravděpodobně vám to ale bude připadat jako mžik, snad nikdo z pasažérů během jízdy dlouho neposedí. Vždyť z okna na jednu či druhou stranu je toho tolik k vidění...

Skvosty na seznamu UNESCO

O mimořádném významu Albulské a Berninské dráhy svědčí i zápis na

prestižní seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, ke kterému došlo v roce 2008. Světová organizace ocenila nejen technické mistrovství, s nímž byly obě železnice postaveny, ale také jejich citlivé zařazení do alpské krajiny a příspěvek k sociálnímu a ekonomickému pokroku v dříve odlehle a zaostalé oblasti. Rhétské dráhy se tak zařadily po bok nejstarší alpské horské železnice přes průsmyk Semmering v Rakousku či slavné himálajské dráhy v indickém Dárdžilingu. ●

POKÁČ & ELIŠKA KLUČINOVÁ

Eliška cestuje za přírodou, já za jídlem

📍 Pavel Kučera 📍 Petr Kozlík

Jsou to dva roky, co se populární písničkář a úspěšná atletka vzali.

Teď spolu vychovávají dva malé syny a většina domácnosti se logicky točí kolem nich. V kuchyni jejich pražského bytu jsme si povídali o tom, jaký je jejich vztah k cestování nebo co mají jejich profesní světy společného i v čem se liší.

Jak jste strávili letošní prázdniny?

Eliška: Většinou doma a užívali jsme si rodinnou pohodičku.

Pokáč: Když mám koncerty, tak si užívám prázdniny na koncertech. A Eliška je buď tady s dětmi, nebo u babičky. Ale převážně s dětmi, ať už kdekoliv.

Tvoje poslední písnička se jmenuje Prázdniny u babičky, vyšla posledního června. Je tohle vaše typická představa léta?

P: Je pravda, že je to hodně častá varianta. Obě babičky máme blízko, což je dobré. A když mám koncerty, Eliška jezdí za svojí maminkou, která bydlí na kraji Prahy, takže je to taky blízko. Obě babičky jsou skvělé, mu-

síme je pochválit i veřejně, protože nám hodně pomáhají. V červenci jsme letěli na dovolenou do Francie, a vzali jsme dokonce i tchyni. Kdysi to pro mě bylo nepředstavitelné, jet s tchyní na dovolenou, ale teď je to jediná podmínka toho, abychom vůbec někam letěli.

Takže jste si tchyni vzali jako au-pair?

E: Honzík totiž jel mezitím na koncert, takže tam s námi tři dny nebyl. A já jsem si úplně nevěřila na to, být někde v cizí zemi sama se dvěma malými dětmi.

P: Já mám víkendy hodně plné. Takže buď jsme mohli někam letět jen na

čtyři dny všichni, nebo oni na deset s tím, že já si udělám otočku letecky v Praze.

Neměla jsi, Eliško, chuť dupnout si a říct: Jsou prázdniny, je dovolená, hezky budeš s námi?

E: Vzhledem k tomu, že to měl naplánováno dva roky dopředu, mám smůlu. My jsme chtěli letět i v zimě, kdy má Honzík volno, ale měli jsme malé dítě, proto jsme to odložili, že to nějak zvládneme.

P: Eliška ještě než se vrhla na kariéru maminky, tak se mnou rok jezdila po koncertech, dělala řidičku a prodavačku triček. Takže ví, že koncerty nejdou jednoduše zrušit a říct si, jede se na



Eliška Klučinová

Úspěšná sportovkyně (narozena 1988 v Praze), vícebojařka, účastnice dvou letních olympiád, jejíž nejcennější trofejí je patrně stříbrná medaile z juniorského mistrovství Evropy v Nizozemsku z roku 2007. Coby teprve osmá Češka v historii dokázala v sedmi-boji pokořit hranici šesti tisíc bodů, přičemž drží český rekord 6332 bodů. V roce 2019 ze zdravotních důvodů ukončila závodní kariéru. O dva roky později se provdala za Pokáče, s nímž má syny Teodora a Tobiáše.



Muzikanti a sportovci si skvěle rozumějí.

Réunion, Austrálie, Jižní Afrika... To jsou všechno hodně vzdálené, exotické destinace. Kde vás to bavilo nejvíc?

E: Nejvíc asi v Africe. Já jsem tam byla na soustředění a Honza za mnou mezi koncerty přiletěl asi na tři dny na výlet.

Takhle na skok jsi letěl do Jižní Afriky?

P: Musel jsem ji jet zkontrolovat... Ale vážně. Byli jsme spolu čerstvě a já jsem tehdy žádnou dovolenou už delší dobu neměl. Eliška už navíc věděla, že bude končit s kariérou, a já si říkal, že do Jižní Afriky se taky asi hned tak nepodívám. Takže jsem si tam zaletěl jenom na skok. A bylo to fajn.

Podle čeho si vybíráte místa, kam chcete cestovat?

E: Nemám moc ráda města, takový ten New York a další podobná místa, co mají většinou lidi na prvních příčkách, mě netáhnou. Radši mám přírodní parky, takže kdybych chtěla vidět Ameriku, zajímal by mě spíš třeba Yellowstone. Proto jsme si vybrali i Réunion, který má nádhernou přírodu.

P: Eliška má ráda přírodu a já mám rád jídlo. Takže pak vždycky vybereme něco, kde to skloubíme. Třeba Šrí Lanku.

E: Hlavně musíme vybírat destinace, kam se dá lítat v zimě, protože v létě má Honzík festivalovou sezonu. A třeba ve Španělsku tou dobou teplo není, tudíž musíme jezdit trochu dál.

P: Ale jeli jsme třeba do Paříže. Musím

dovolenou. Navíc má pochopení, že někde se peníze na dovolenou vzít musejí a na stromech zatím nerostou.

Oba máte cestování v popisu práce, ať to jsou závody, nebo koncerty. Teď, když máte dvě malé děti a jezdíte míň, chybí vám to, nebo je to úleva?

E: Já nemůžu říct, že by mi to nějak zvlášť chybělo. Byla to vždycky dlouhá cesta letadlem, autobusem nebo vlakem, člověk viděl stadion a hotel a zase jel zpátky. Když jsem pak ukončila kariéru, docela dost jsme s Honzou cestovali. Byli jsme v Austrálii, na Šrí Lance, Réunionu, v Jižní Africe, to jsme si užili...

P: ... a teď máme zase na nějakou dobu utrum.

E: Hlavně si ale myslím, že se po takovém cestování nebude moc stýskat Honzíkovi. Protože když jsem mu řekla, že chci vylézt na nějaký kopec kvůli východu slunce a musíme vstávat ve tři hodiny, tak pak nebyl nadšený.

P: Já jsem totiž spíš fanoušek gastro-turistiky. Přijedeš, koukneš, kde mají dobré jídlo, obejdeš to a zase jedeš domů. Ale Eliška, jelikož byla profesí atletka, ten zdravý pohyb měla v sobě. Když jsme spolu byli někde poprvé, což bylo v Jižní Africe, a museli jsme vylézt na Stolovou horu, utahovala si ze mě.

Šel jsi to v žabkách?

E: Ne, nešel. Ale předešla nás i skupina holek v žabkách a v sukýnkách...

P: Jo, to je pravda. A ze mě už po padesáti metrech lilo. Nicméně já mám cestování dost každý víkend, protože toho pořád nasedím strašně moc v dodávce. O to radši pak jsem, když můžu běhat po zahradě za dětmi.

teda říct, že Eiffelovka byla vyloženě zklamání, obří fronty a tak. Ale jídlo docela v pohodě. Réunion jsme zvažovali docela dlouho, navštívili jsme i Mauricius. Ve finále tam ale strašně foukalo, což na fotkách není nikdy vidět.

Vaše obory jsou dost odlišné, ale v obou jde o to, podat před lidmi co nejlepší výkon. Začali jste se po vašem seznámení víc zajímat o profesní svět toho druhého?

P: Já měl o sport vždycky zájem. O atletiku až tolik ne, nicméně Eliščinu jméno jsem znal. Ale jak jsme se seznámili, Eliška se mnou začala jezdit po koncertech a zjistila, že je to lepší než atletika. Ukončila kariéru, protože chtěla radši objíždět backstage a cpát se obloženými mísami... Tudíž jsem neměl až tolik příležitostí jí fandit. Ale byl jsem na dvou závodech, z toho jeden byl i její poslední v Hodoníně. A Eliška, ač byla tehdy půl roku bez tréninku, trochu se tam protáhla a ve výšce zase vyhrála. Ale už jí to nechybí a užívá si novou funkci matky.

E: Já byla vždycky velká fanyнка hudby. Když jsem zrovna nebyla v tréninku nebo na závodech, chodila jsem na koncerty a po festivalech. Měla jsem ráda takové ty punkovější věci, třeba Vypsanou fixu...

P: ... což bylo mimochodem naše první nebo druhé rande, když jsme šli spolu na Fixu...

E: ... ale byli jsme třeba i na Edu Sheeranovi. Pak to ale člověk vidí z druhé strany, že člověk musí přijet tři hodiny

předem, nazvučit si a pak tam několik hodin sedí v šatně a jí rohlíky.

P: Lidi si obecně myslí, že v backstagi se děje něco naprosto nepopsatelného. Většinou tam ale člověk sedí, jí mísu a kouká do telefonu nebo do zdi. Ale má to taky něco do sebe.

Ve sportu rozhodují branky, body, vteřiny, všechno se měří a dává do tabulek. Hudba je v tomto složitější, hodnocení je subjektivní a často rozhoduje obyčejné líbí a nelíbí. Co ti vyhovuje víc, Eliško?

E: Mně se právě tohle na hudbě líbí. Sportovec buď vyhraje a všichni hurá, plácají ho po ramenou. Anebo zklame a druhé místo už je slabota. Tohle Honzík nemá. Lidi přijdou na koncert, protože ho chtějí vidět. Třeba se mu i nějaký vtípek nepovede, ale lidi stejně odcházejí nadšení a to je na tom krásné. Když na mě přišli fanoušci a já jsem podala špatný výkon, bylo to blbě.

Neplatí snad Coubertinovo, že hlavní je zúčastnit se?

E: Pro mě jo! Ale člověk si pak nesmí číst komentáře pod články. Jednou jsem třeba někde řekla, že jsem na mistrovství Evropy nepřijela pro medaili, ale útočit na pozici kolem šestého místa. A lidi hned psali, tak když tam nejela pro medaili, proč tam vůbec jezdila? Proč ji platíme? Je fajn, že okruh nejvěrnějších fanoušků je vždycky nadšený a podpoří tě. Ale i ti můžou být zklamaní. Anebo naopak když vyhraju, zklamou fanoušky těch ostatních, co skončili za mnou. Sport je v tomhle oproti hudbě složitý.

P: Především ale muzikant může mít klidně šest koncertů za víkend. Zato

Eliška se na nějaký závod dře půl roku, pak někam jde, je šestá a je z toho týden rozlámaná. Když totiž člověk kouká na atletiku, často si říká, běž, jsi pomalý. Ale pak to vidí v reálu. Když Eliška běží osmistovku, o které říká, že je to nejhorší disciplína, nemůže se pak týden regulérně pohnout. Myslím, že poměr cena versus výkon je u muziky jednoznačně lepší. Samozřejmě je za tím taky spousta práce, ale na rozdíl od sportovců úplně nepotíme krev. A navíc hudebnická kariéra končí, až když člověk padne na pódiu. Kolik je Ivanu Mládkovi, osmdesát? A furt hraje.

Víceboj, jemuž se Eliška věnovala, je sedm disciplín. Na kterou z nich se díváš nejradši?

P: Když to provozuje Eliška, tak mě baví to, co říkala, že baví ji. Říkala, že běžet osm set metrů je hrozné, ale že ji baví dálka a výška. Prostě přijde, skočí a je to hotové. Výška Elišky fakt šla, v tom byla dobrá. Už to teda dlouho nezkoušela, ale rekord má metr osmdesát devět?

E: Metr devadesát.

P: No a já měřím sto devadesát dva. Takže by mě skoro přeskočila. Nicméně když je olympiáda, tak to sleduju docela dost. Na hry v Riu, kde závodila i Eliška, jsme se koukali s kámoši nalítí na chatě. A vůbec by nás tehdy nenapadlo, že si někdo z nás vezme někoho z nich a budou spolu mít děti.

Co vaše životospřávy, netluče se to? Sportovci si hlídají každou kalorií, zatímco hudebníci žijí na bagetách z benzinek.

E: Hezky jsme se navzájem přizpůsobili. A myslím, že spíš já Honzíkovi. ●

To asi bylo jednodušší.

P: To rozhodně. Čekal jsem, že Eliška bude furt jíst nějaké saláty a vegetariánské věci. Ovšem atleti, jak mají obrovský výdej, ty kalorie až extra neřeší. Jasně, nemůžou se denně cpát pizzou. Ale kolik toho snědí, je vlastně jedno, protože toho hodně vydají. Takže jsme nikdy neměli problém s tím, že bych si chtěl něco dát a Eliška by mi to odpírala. Spíš do mého života přivedla zálibu v dezertech, kterou jsem nikdy neměl. Ale Eliška se s tím nikdy moc nepárala, takže máme skříňku pořád narvanou sladkostmi. No co. Žijeme jenom jednou.

Jak se cítíte v profesním prostředí toho druhého?

E: Muzikanti, to je skvělá banda. Vždycky jsem se mezi nimi cítila moc dobře. Mnozí atleti berou všechno moc vážně. Neřeší nic jiného než atletiku a kdo byl kde první. Jsou tam skupinky: skokani, vrhači, sprinteři, běžci... A třeba sprinteři všechno berou hrozně vážně a poslouchají jenom určitou muziku, aby byli cool.

Jakou?

E: Třeba rap, prostě trendy věci. Pak jsou ale vrhači a oštěpaři, to je zase jiná parta. A ti nic moc neřeší a dokážou se bavit taky o něčem jiném než o tréninku a kdo kolik kde běžel. Samozřejmě jsou výjimky, není to stoprocentní. Víc jsem si ale vždycky rozuměla s vrhači a skokany. Tam byla větší sranda.

P: Když jsme měli svatbu, půlka lidí byli muzikanti a půlka sportovci. A více méně se to ve finále hezky spárovalo a byla to poměrně nezapomenutelná party až do rána. Takže bych řekl, že si tyhle dvě profese spolu velmi dobře rozumějí. ●



Pokáč

Vlastním jménem Jan Pokorný (narozen 1990 v Praze) je český zpěvák a písničkář. Vystudoval informatiku na FEL ČVUT v Praze a dlouho se věnoval IT kariéře. V roce 2008 začal psát první písně a vystupovat se zpěvákem Voxelem. Průlomem byla v roce 2015 skladba Vymláčený entry, o dva roky později vydal úspěšné debutové album Vlasy. Stal se objevem roku na Českém slavikovi i cenách Anděl a spolupracoval s interprety jako Mirai, Pavel Calta nebo Jakub Děkan. Následně vydal alba Úplně levej a Antarktida a v závěru loňského roku hrál vlastní koncert v pražské O₂ Aréně.

TECHNOLOGIE

Hyperloop

Chcete cestovat alespoň tak rychle jako letadlem, ale bojíte se létat? Už se na tom pracuje. Mnozí odborníci se domnívají, že budoucnost osobní dopravy je v železnicích – ale ne v takových, jaké jsou k vidění u nás. Svět už je mnohem dál: uvažuje o magnetických vlcích řídicích se rourami, v nichž vládne vakuum.

 Jan A. Novák  Hyperloop Transportation Technologies

Cestování vzduchem je problematické i z mnoha jiných důvodů, než je strach některých lidí z létání. Například let z Prahy do Říma trvá necelé dvě hodiny – ale přinejmenším stejnou dobu strávíte před nástupem na letiště, nějaký čas také zabere z města na letiště a možná i další desítky minut budete čekat na výdej zavazadla. V praxi tak stejná cesta do Říma bude trvat nejméně půl dne. Letadla také spalují fosilní paliva, jejichž zásoby ubývají, a tím pádem jsou čím dál dražší, námitky mají i ochránci životního prostředí, zatímco obyvatelům v blízkosti letišť vadí hluk... Nešlo by to jinak?

Na první pohled se může zdát, že vlaky letadla nenahradí, protože

současné rychlostní železnice nabízejí „jen“ rychlosti okolo 300 km/h a kombinace kola s koleji už o moc víc nesnese. Pro vyšší rychlosti je má nahradit vlak vznášející se na magnetickém polštáři. Experimentální magnetické dráhy typu maglev (koleje nahrazuje magnetické pole) dosahují přibližně 500 km/h, ale i to má k rychlosti dnešních tryskových letadel hodně daleko.

Vedle kolejí a elektromagnetů tu však je ještě jedna možnost: vakuové vlaky. A ty už nabízejí rychlosti nejen srovnatelné s dnešními letadly, nýbrž i mnohem větší. Je tu jen jeden problém: zatím pouze na papíře. Avšak snaha dokázat to i v praxi nechybí, jak demonstruje hyperloop Elona Muska.

Na křídlech fantazie

Mediálně zdatný zakladatel společnosti SpaceX a Tesla Motors není jediný, a dokonce ani první, kdo přišel s myšlenkou využití vakua v železniční dopravě. Překvapivě už v 18. století si jakýsi George Medhurst nechal patentovat nápad, že by vlak umístěný v rouře poháněl přetlak na jedné straně a podtlak na straně druhé. V 19. století se k této myšlence vrátilo hned několik vynálezců – a asi moc nepřekvapí, že jedním z nich byl Michel Verne, syn proslulého spisovatele a zakladatele žánru sci-fi.

Ve 20. století jich bylo ještě víc a ani tentokrát u toho nechyběla vědeckofantastická literatura: vakuový vlak se vyskytuje v knize K mrakům Magellanovým klasika žánru Stanislava Lema. Jediným praktickým zhmotněním se ale stala potrubní pošta, přepravující na tomto principu listovní zásilky. Mimochodem, v Praze byl tento vynález Denise Papina z počátku 18. století v provozu ještě začátkem 21. století.

Ani myšlenka spojit vakuový tunel s magnetickým pohonem není úplně nová a originální, ale v podobě Muskova hyperloopu je nejpropracovanější. Technologický vizionář v tomto případě na chvíli opustil záměr kolonizovat Mars a zaměřil se na vylepšování pozemské dopravy. Chce konkurovat dopravním letadlům, která zejména na krátkou a střední vzdálenost nejsou moc efektivní, jak ukázal i náš příklad s cestou z Prahy do Říma.





Nadzvukové vlaky

Muskův elektrický vlak řítící se vakuem, který by měl zastávky přímo v centrech velkých metropolí, by dosahoval rychlosti okolo rychlosti zvuku, spotřeboval méně energie než letadlo, byl by tichý a neznečišťoval ovzduší. Má se řídit potrubím, z něhož se vyčerpá většina vzduchu, a potřebnou hybnost mu dodají elektromagnety. Rozdíl mezi mnoha předešlými projekty, jejichž obrázky už přes půl století plní stránky technických magazínů, a hyperloopem je v zásadě jen jeden – Musk to myslí smrtelně vážně. Vyhlásil také soutěž Hyperloop Competition, v níž týmy soutěží o nejzdařilejší a nejzajímavější funkční model.

V tubusech hyperloopu by měly vývěvy udržovat stálý tlak okolo 100 milibarů, což je přibližně desetkrát méně, než je tlak atmosférický. Aby ani tento vzduch nebránil rychlému pohybu, na přední vlaku jej bude nasávat turbína, podobná té v leteckých motorech. Část vzduchu půjde za záď, část do speciálních lyží naspodu vlaku, takže stroj bude klouzat po tenkém vzduchovém polštáři. Dopřednou rychlost mu dodají lineární elektromotory – stejné jako ty, které už používají magnetické supervlaky v Německu, Japonsku a Číně.

U hyperloopu se počítá s cestovní rychlostí okolo 960 km/h, tedy přibližně stejnou, jakou létají dnešní dopravní letadla. Může ale dosáhnout až 1300 km/h – tedy víc, než je rychlost zvuku. Sonický třesk a další nepříjemnosti spojené s překonáváním zvukové bariéry nehrozí, protože v rourách na to nebude dost vzduchu. Ve skutečnosti už před Elonem Muskem přišel s nápadně podobnou myšlenkou americký fyzik Gerard

O'Neill (1927–1992), který měl se zakladatelem SpaceX společnou i vášeň pro vesmír: proslavil se především myšlenkou kosmických měst. Také on ale propagoval vlaky řítící se za pomoci elektromagnetů podzemními tunely s vyčerpaným vzduchem. Věřil, že mohou dosahovat neuvěřitelné rychlosti až 4000 km/h, tedy skoro pětkrát víc než současná letadla. Aby bylo přetížení pro cestující snesitelné, musela by souprava první polovinu cesty zrychlovat a druhou polovinu brzdit.

První cestující

O'Neill se chystal založit společnost, která by nápad realizovala, a zažádal o patent. Zemřel ale dřív, než mu ho úřad udělil. Realizace se tak jeho nápad dočkal jen v televizním seriálu Případy detektiva Murdocha jako magnetický vakuový vlak F.L.A.S.H. V tomto příběhu byla jeho vynálezcem fiktivní postava, geniální milionář James Pendrick.

Naproti tomu Muskův hyperloop se dočkal skutečné realizace, i když zatím jen v podobě krátké zkušební dráhy. Do její stavby se pustil start-up Hyperloop One (později Virgin Hyperloop One) a roku 2016 uvedl do provozu v poušti u Las Vegas první testovací trať. Po stovkách zkušebních jízd bez posádky se vakuovou rourou roku 2020 poprvé svezli lidé. Spoluzakladatel společnosti Josh Giegel a manažerka Sara Luchianová přitom na trase dlouhé půl kilometru dosáhli za 15 sekund rychlosti 172 km/h. Při jízdách bez posádky to bylo více než 300 km/h, do předpokládané tisícovky kilometrů za hodinu ale pořád dost chybí. Navíc v testovací rourě se nepohybují skutečné vlaky, ale jen malá dvoumístná kapsle.

Zkušební dráha neslouží jen k získávání technických dat a praktických zkušeností, ale je také dobrým prostředkem k propagaci a přesvědčování investorů. Jedním z největších je další člověk, jehož jméno známe spíš ve spojení s vesmírem: Richard Branson, zakladatel a spoluzakladatel skupiny, jejíž jedna část, Virgin Galactic, vyvíjí raketoplán pro turistické cesty na hranici vesmíru. Právě proto společnost pracující na hyperloopu dostala jméno Virgin Hyperloop.

Pro a proti

Krátce po zkušební jízdě s lidmi firmu Virgin Hyperloop ovládli investoři z Blízkého východu, propustili více než stovku zaměstnanců a hyperloop přeorientovali z dopravy lidí na nákladní vlak. Zdůvodnili to tím, že investice do budování tratí by díky tomu mohly být výrazně nižší.

Náklady jsou také ve skutečnosti největším problémem hyperloopu. Aby bylo vakuové potrubí levnější, nechtějí ho konstruktéři vést podzemními tunely, ale nad zemí. Přesto odborníci odhadují, že míle dráhy by stála 84 až 120 milionů dolarů – přepočteno na naši měnu za kilometr to dělá přibližně miliardu až půl druhé miliardy korun. Vakuová trať z Pra-

hy do Brna by tedy vyšla na 200 až 300 miliard, do Ostravy na 300 až 450 miliard. V tom je zřetelná nevýhoda hyperloopu oproti letadlům, která žádnou dráhu nepotřebují.

Na druhou stranu se ale letadla neobejdou bez letištní infrastruktury a řízení letového provozu, které je s houstnoucí leteckou dopravou stále náročnější. Hyperloop by jí mohl značně odlehčit, navíc jeho stanice přímo v centru velkoměst by představovaly úsporu za dopravní systémy mezi letišti a megapolemi. Není v této souvislosti bez zajímavosti, že Šanghaj spojuje s letištem magnetická dráha (maglev), jejíž trať je také velmi drahá.

Na vyřešení ale čekají i další problémy. Hyperloop může fungovat jen při dodržení velmi přesných tolerancí a i deformace potrubí v řádu milimetrů by mohla přivodit katastrofu. Zatím také není jasné, jak nadzemní potrubí ochránit před zemětřeseními či teroristy. Ale i před prvními železnicemi odpůrci pokroku varovali, nebo je dokonce považovali za nerealizovatelné. Budoucí generace možná budou dnešní námitky skeptiků proti hyperloopu považovat za stejně směšné jako někdejší tvrzení, že při rychlosti přes 30 km/h pasažéři vlaku zešílí. ●

U hyperloopu se počítá s rychlostí okolo 960 km/h, tedy přibližně stejnou, jakou létají dopravní letadla.

TIP NA VÝLET

Moravo,
Moravěňko
filmová

t Ivan Adamovič
f Marek Mičke / Filmové políčko,
CzechTourism, Shutterstock

Vydejte se s námi po stopách filmových štábů, kterým učarovaly moravská krajina a památky. Nabízíme vám šest lákavých filmových destinací.

↓ Kroměříž
ARCIBISKUPSKÝ ZÁMEK

V Kroměříži si můžete poblíž Velkého náměstí pochutnat na sladkostech v cukrárně Amadeus. Proč nese zrovna jméno slavného skladatele? Napovíme vám: Mozartovy koule v tom jsou nevině. V nedalekém Arcibiskupském



zámku se totiž natáčela jedna ze scén Formanova legendárního Amadea.

Pro normalizační Československo to byla velká událost, aby tu režisér emigrant natáčel velkou hollywoodskou produkci. Filmaři mohli využít dlouhé chodby paláce s mnoha místnostmi a dveřmi jako stvořené k tomu, aby po nich mladý Mozart utíkal, ještě rozvrčený z nedávného milostného dobrodružství. A když mu arcibiskup vyčíní za jeho líknavost, vyřeší to po mozartovsku: ukloní se před publikem tak, že na církevního hodnostáře vystrčí zadek.

↑ Třebíč
BAZILIKA SV. PROKOPA

V roce 2003 byla zapsána na seznam světového kulturního dědictví goticko-románská bazilika svatého Prokopa v Třebíči. Byla vybudována v polovině 13. století a nacházejí se v ní druhé nejstarší fresky na Moravě. Není divu, že tento architektonický skvost přilákal i filmaře. František Vlášil sem umístil jednu podmanivou scénu svého snímku Marketa Lazarová. Zachycuje v ní Marketu jako klášterní novickou, procházející mezi ostatními ženami „zasvěcenými Bohu“.

Na témže místě probíhal výslech Jana Husa v novodobé televizní minisérii Jan Hus podle předlohy Evy Kantůrkové. Románská krypta baziliky zde

sehrála roli tísnivé Kostnice, která se stala Husovým osudem.

↑ Rožnov pod
Radhoštěm
VALAŠSKÉ MUZEUM V PŘÍRODĚ

Proč se stavět s rázovitou vesnicí, když ve skanzenu stojí už hotová? To si asi řekli autoři kultovního filmu Tajemství hradu v Karpatech. Vzpomínáte na Vyšné Vlkodlaky? Do těch jste nemuseli až do Karpat, stačilo zajet do Rožnova pod Radhoštěm a trochu přidat na rázovitosti neobvyklým nářečím.

Zdejší muzeum vzniklo při snaze zachránit roubené domy z rožnovského náměstí. Ty byly rozebrány a převezeny sem, aby... si posléze zahrály na rumunskou vesnici. Dobře se tu spalo i jistému generálovi, který ve filmu zdejší hostinec pochválil slovy: „Tož, bitvu jsem presrál, ale dobro se vyspál!“ Hrdiny ale příliš nezajímala lidová architektura. Jsou přece na cestě do čortova hrádu, kde — jak známo — strašá.

→ Petrov u Hodonína
VINNÉ SKLÍPKY

Sauvignon ročník 1975 musel mít grády, protože ve filmu Jak básníkům chutná život bývalým medikům opravdu chutnal. Venkovský lékař Venoš si ve sklípku se svými bývalými spolužáky zapěl tli-



vou píseň Proč mám jít studovat. Horší to ale bylo, když měli jít k ránu domů.

Povšimněte si dobře těch sklípků, které se tyčí za filozofujícím doktorem Šafránkem. To jsou slavné vinařské sklepy v Petrově na Hodonínsku v místě zvaném Plže. Vypadají trochu jako hobotičky. Nic nevadí, že si toho Peter Jackson nevšiml. Českým filmařům jejich modro-bílá malebnost neunikla. Poskytly kulisu nejen básníkům, ale také strčům v seriálech Slovácko sa nesudí a Vlak dětství a naděje. Mihly se také v Troškově komedii Trhala fialky dynamitem, když bylo zapotřebí ukázat francouzským turistům trochu folkloru – jízdu králů.

↑ Telč
NÁMĚSTÍ ZACHARIÁŠE Z HRADCE

Toto náměstí, lemované podloubím, je tak malebné, že ho filmaři nemohli minout. V úvodní scéně snímku Vojtěcha Jasného Až přijde kocour (1968) pozoruje náměstí z věže Jan Werich a komentuje „zájezd turistů z JZD“, kteří sem přijeli obdivovat renesanční štíty domů. Ve filmu přijíždí do městečka komedianti a s nimi i kouzelný kocour, který dokáže prokouknout charaktery lidí. V roli krásné artistky zazářila mladíčka Emília Vášáryová, která vzpomíná: „Teprve v Telči jsem uvěřila, že by se mi herectví mohlo líbit.“

Na témže náměstí se také měla konat poprava služebné Markýtky za to, že ve vegetariánském království „svévolně masa ujedla“, ve filmové pohádce Z pekla štěstí. Tentokrát už vidíme v pozadí fasády domů krásně opravené; před rokem 1989 z nich totiž opadávala omítka a byly životu nebezpečné. O něco dříve si náměstí zahrálo v seriálu Cirkus Humberto.

↓ Hrad Pernštejn

Impozantní gotický hrad Pernštejn by stál za cíl výletu, i kdyby v něm žádný film nikdy nevznikl. Ovšem filmaři si naopak Pernštejn úplně zamilovali. Posloužil třeba v pohádce Jak se budí princezny, variaci na Šípkovou Růženku od Václava Vorlíčka. Zaujímá ale zřejmě čelné místo na seznamu středoevropských hradů u zahraničních filmových produkcí. Ty si tu téměř podávaly dveře. Jen posuďte sami: italská Princezna Fantaghiro, koprodukční Bathory, Johanka z Arku s Millou Jovovichovou, britský seriál Tři mušketýři...

Točil tu také Timur Bekmambetov svůj thriller Wanted a v poněkud kýchovitém upířském filmu Van Helsing s Hughem Jackmanem a Kate Beckinsaleovou byl Pernštejn pomyslně přenesen do Transylvánie. Lovce upírů Van Helsing, vypůjčený z románu Brama Stokera, tu chce zlikvidovat samotného Dracula. Pernštejn ovšem nebyl filmařům pro tentokrát dost dobrý, a tak byl dotvořen počítačovou grafikou. ●



NAŠI LIDÉ

Švýcaři se nehádají

t Helena Dostalová

f Tomáš Škoda

Procestoval hory doly, ale pak mu Česko začalo být malé. Navštívil Slovensko, Slovinsko a Rakousko, až se „zasekl“ ve Švýcarsku, které si zamiloval. Strojvedoucí Arrivy **Jakub Vinter** tak kromě řízení vlaku příležitostně i provází se zlínskou cestovní kanceláří turisty na cyklovýletech.

N

ejsem plnohodnotný průvodce, jezďím jen na několik málo zájezdů do roka, takže je to pro mě současně i taková malá dovolená,“ říká Jakub Vinter. Ve Švýcarsku, a nejen tam, se kromě oblíbených turistických oblastí, jako jsou třeba Rýnské vodopády nebo město Lucern, snaží cestovatelům ukázat i jiná zajímavá místa.

„Když jedeme na kolech, chci předat i něco navíc, než co najdete v brožurách. Mám radost, když můžu ukázat nějaké speciální místo. S cyklisty vždycky vytvoříme fajn partu, večer sedneme ke kytarám a užíváme si přátelskou atmosféru.“

Protože se od mládí pohybuje v železniční dopravě, i v cizích zemích míří jeho kroky k vlakům, například ke slavné švýcarské panoramatické železnici Glacier Express. „Teď plánujeme výlety na příští rok a rádi bychom zapojili i klienty. Ať si řeknou, co chtějí vidět, rádi jim vyjdeme vstříc,“ láká Vinter.

Rozum a klid

Na alpské zemi má nejvíce rád přírodu, miluje louky, jezera a hory. Přitahují

ho ale i historická centra měst, kde je vše upravené tak, až se tomu podle něj nechce věřit. „Pokud zrovna nejste ve francouzsky mluvící části země, kde se na to až tolik nedbá, nenajdete na ulici na zemi odpadky. I ve veřejné dopravě jsou cestující disciplinovaní, to z Česka moc neznám. U nás rozhlas na nádraží zahlásí, aby lidé nevstupovali do kolejí, dokud vlak nezastaví, ale stane se přesný opak. Všichni se nahnou až ke koleji,“ říká s úsměvem.

S disciplínou souvisí podle Vintera i celková mentalita Švýcarů, která je odlišná od té české. Problémy většinou řeší v klidu a s rozumem. Ve spoustě případů se jim snaží předcházet a raději je předvídat, aby ani nastaly. „Ve Švýcarsku jsem málokdy viděl někoho se spolu hádat, což je u nás dost časté. Možná i proto mám tu zemi tak rád.“

Železnice je modrá armáda

Jakub Vinter pracuje v Arrivě jako strojvedoucí. Na otázku, proč si vybral povolání na dráze, odpovídá stejně jako mnoho jeho kolegů. K železnici ho dovedla láska ke strojům a dopravě. Vystudoval dopravní průmyslovku v České Třebové a 15 let pracoval jako vlakvedoucí. Když do Zlínského kraje vstoupila společnost Arriva, vzal pozici strojvedoucího.

„Už od střední školy mně vtloukali do hlavy, že železnice je takzvaná modrá armáda - omyly se tady neodpouští a předpisy jsou psané krví. Proto mám zodpovědnost, kterou s sebou moje profese nese, zažitou už mnoho let. Železnici znám od dětství a vím, že práce strojvedoucího není jednoduchá. Je ale krásná a hlavně pestrá, žádný stereotyp,“ dodává Jakub Vinter. ●



Z REGIONU

Stadlery na Moravě

t Josef Židek

f Arriva

Arriva už tři roky přepravuje vlaky cestující ve Zlínském kraji, kteří si zde mohou užívat komfortu vozů Stadler GTW 2/6. Nyní se firmě podařilo uspět i v dalším regionu – Jihomoravském kraji. Také zde vyjedou na trať jednotky Stadler. Jaké jsou s nimi zkušenosti?

Tomáš Hříbek, manažer provozní oblasti Morava ve společnosti Arriva vlaky, si pochvaluje snadnou ovladatelnost modernizovaných jednotek i komfort pro cestující: „Jako strojevodoucí mohu zodpovědně říci, že se jedná o vozidla uživatelsky pohodlná, nikterak složitá na obsluhu a spolehlivá. Pojezd umístěný na pneumatických polštářích poskytuje strojevodoucímu i cestujícím a průvodčím dostatečné pohodlí.“

Potvrzují to i ohlasy pasažérů. „Nizkopodlažní jednotky usnadňují pohyb hendikepovaným osobám, rodičům s kočárky, seniorům i cyklistům,“ vypočítává Hříbek přednosti vozů, které jsou vybaveny nejen velkými pohodlnými sedadly, ale i wi-fi připojením a klimatizací. Velký panel audiovizuálního informačního systému ukazuje mapu s bodem, kde se vlak nachází, a čitelné údaje pro cestující.

Vedle dopravce je to objednavatel



dopravy, kdo má s provozem vlaků největší zkušenosti. „Jednotky Stadler GTW 2/6 řady 848 nasazujeme do provozu na tratě v úseku Valašské Meziříčí - Vsetín - Bylnice, Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm, Staré Město u Uherského Hradiště - Vlárský průsmyk, Újezdec u Luhačovic - Luhačovice a Uherské Hradiště - Veselí nad Moravou,“ vyjmenovává Martin Štětkař, jednatel společnosti Koved - Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje. „Přes drobné neduhy, které se postupně vychytávají, jsou vozy řady 848 modernější a mají lepší dynamiku jízdy než ty, které tu jezdily před Arrivou,“ tvrdí Štětkař.

Podle Tomáše Hříbka jsou teď vozy GTW 2/6 spolehlivou a funkční řadou: „Strojevodoucí se dostala do rukou nová řada hnacích vozidel s jiným přenosem výkonu než u těch provozovaných doposud. Díky soustavné práci instruktorů i samotných strojevodoucích se podařilo počáteční problémy zvládnout. Velký dík patří i zaměstnancům servisního střediska ve Vsetíně. Jsem hrdý na jejich práci, která pomáhá případné závady rutinně odstraňovat, perfektně zvládají i systém údržby.“ ●



Trička s potiskem na každou příležitost

Dárek k narozkám, či na Vánoce?



Tisíce připravených motivů na e-shopu s možností výroby vlastního potisku na míru.

Pro vaší partu, tým, či jinou skupinu?

Nyní akční sleva 20 % na celý sortiment. Stačí v košíku použít slevový kupon AR20.

20
%

JSME VÝROBCI

všechny produkty pocházejí z naší dílny

VYRÁBÍME OD ROKU 2013

zkušenosti promítáme do kvality výroby

30 DNÍ NA VRÁCENÍ

pokud Vám velikost nesedne

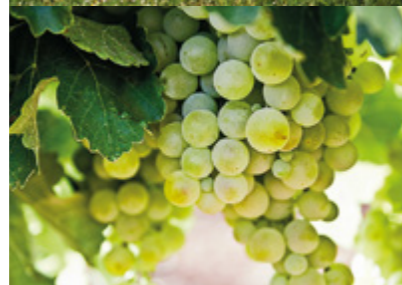
DOPRAVA ZDARMA

při nákupu nad 1 500 Kč

Nejlepší podzimní akce

t Helena Dostalová
f archiv

Podzim má svoje výhody. Slunce tolik nepálí, ale přesto je schopné vyčarovat příjemně teplý den, ideální na výlety nebo procházky po městě. Vydejte se do skanzenu, na vinobraní nebo do Prahy na festival světla.



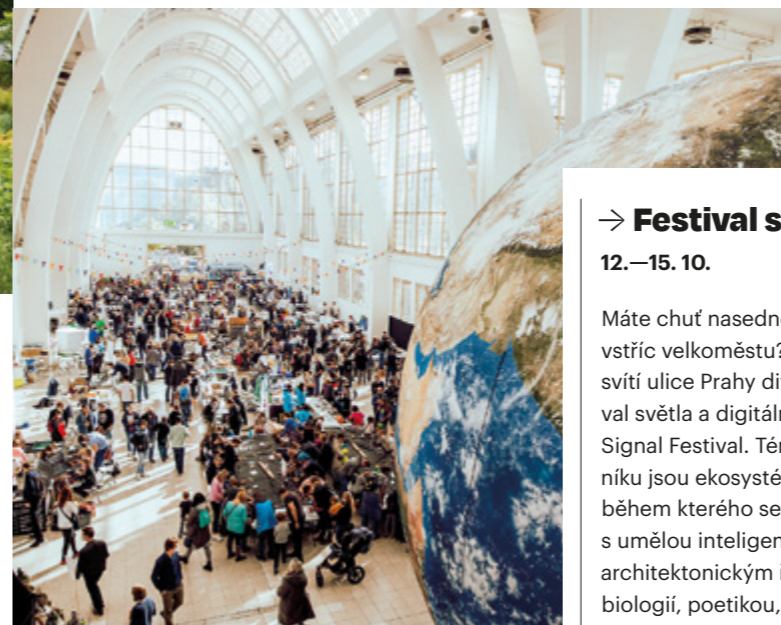
↑ Putování za vínem ZÁŘÍ A ŘÍJEN

Co by byl podzim bez vinobraní? Chcete zakončit slunné dny vínem a poslechem hudby, nebo raději pozorováním balonů? Do 23. 10. můžete navštívit Slavnosti vína v Brně, které nabídnou víno a burčák z 18 vinařství, řemesla, dárkové zboží, občerstvení a farmářské produkty. Tentýž víkend se na nebi nad Mikulovem setkají piloti a posádky horkovzdušných balonů, které bude možné sledovat ráno a v podvečer. Mikulovské balonobraní je samozřejmě vhodné spojit se zrajícím burčákem či vínem. V sobotu 30. 9. se na vinicích ve Valticích uskuteční koncert kapely Wohnout a 5. až 7. 10. Burčákové slavnosti v Hustopečích, kde se zábava ponese ve znamení třídních oslav sladkého bouřlivého moku. Poslední vinný tip vás o víkendu 21. až 22. 10. zavede do otevřených sklepů na Znojemsku, kde vás čeká i doprovodný kulturní program.

↑ Broučci ve skanzenu 22. 9., 23. 9. A 14.—22. 10.

Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm stojí za návštěvu samo o sobě. V pátek 22. 9. se do něj ale slétnou všichni broučci na setkání v Dřevěném městečku. Prohlédněte si během odpoledne muzeum a nahlédněte do života lidí tradiční valašské vesnice a v půl sedmé večer se s dětmi vydejte na lampionový průvod po stopách Karafiátových broučků. Po procházce parkem bude v areálu muzea připraveno loutkové představení a světelná show, plná efektů.

Na čas strávený podzimními pracemi mohou návštěvníci zavzpomínat o den později, v sobotu 23. 9., při příležitosti akce Podzim na poli a v chalupě, letos zaměřené na sklizeň brambor. Poslední podzimní akcí je od 14. do 22. 10. výstava Úroda z polí, zahrad a sadů, která představuje zemědělské plodiny minulosti i současnosti.



↑ Objevujte, poznávejte, tvořte 21.—22. 10.

Festival plný workshopů, interaktivních činností a především nadšených a zvědavých lidí naplní funkcionalistické prostory brněnského výstaviště o víkendu 21. až 22. 10. Světová přehlídka kreativity propojuje zájmové tvůrce a odborníky a zároveň slibuje chytrou zábavu pro rodiny s dětmi. Maker Faire v sobě kombinuje moderní technologie, vědu, design i tradiční řemesla. Zapojte se do četných workshopů a instalací a staňte se svědky vědeckých pokusů. Co byste řekli na workshop robotiky, 3D tisku nebo stavbu vodních raketek? Program se bude odehrávat převážně ve vnitřních prostorách a částečně také venku.

→ Festival světla v Praze 12.—15. 10.

Máte chuť nasednout na vlak a vydat se vstříc velkoměstu? Od 12. do 15. 10. rozsvítí ulice Prahy divácky působivý festival světla a digitální a kreativní kultury Signal Festival. Tématem letošního ročníku jsou ekosystémy a jejich průzkum, během kterého se návštěvníci setkají s umělou inteligencí, přírodními živly, architektonickým řádem, matematikou, biologií, poetikou, dramatem i hrou. Ulice a veřejná prostranství metropole, její nejznámější historické památky i méně známá zákoutí se během čtyř večerů promění pod taktovkou českých i světových osobností světelného designu v umělecké objekty a prostory, které netradičními formami zachycují různé tváře současné i historické Prahy.

Hrady a zámky celoročně CELÝ ROK

Kdekdo ještě pamatuje časy, kdy koncem října hrady a zámky zabouchly dveře a další návštěvníci se dovnitř podívali až na jaře. Všechno už je jinak a řada míst už má otevřeno celý rok. Na podzim a v zimě tak můžete navštívit třeba zámky Lednice, Valtice, Fryštát, Bučovice nebo Žďár nad Sázavou, ale i hrady Špilberk v Brně či Slezskoostravský hrad v Ostravě. Schválně, uhádnete, ve které z těchto památek najdete arkádové nádvoří s 90 sloupy?



Made by Fire 17. 11. 2023—31. 8. 2024

Síla i křehkost českého skla a porcelánu ve zkoušce ohněm. Unikátní výstavní projekt Moravské galerie v Brně ve spolupráci s pražským mezinárodním festivalem designu Designblok představuje to nejlepší z českého skla, porcelánu a keramiky na pozadí zásadních společenských a environmentálních událostí současnosti. Mezi vystavujícími v Uměleckoprůmyslovém muzeu najdete přední umělce, jakými jsou Rony Plesl, Maxim Velčovský, Lucie Koldová, Jan Plecháč nebo František Jungvirt. Výstava Made by Fire bude vidět také v Praze, konkrétně od 3. do 15. 10. v Míčovně Pražského hradu. A příští rok v dubnu se v Moravské galerii chystá první komplexní retrospektiva fotografky Dagmar Hochové.

BANKOVKY

Navrhl ji voják, patří mezi nejkrásnější na světě

t Tomáš Stejskal
f Wikimedia Commons

Příběh nejslavnější
československé stokoruny



československé bankovky v průběhu dějin navrhovali mnozí renomovaní výtvarníci, počínaje Alfonsem Muchou, který na těch prvních vyobrazil ryze slovanské motivy, byť ve svém typickém ornamentálním a kosmopolitním secesním stylu. Tu nejspíš nejslavnější a také nejdéle sloužící však navrhl amatér.

Stokorunu z roku 1961 nakreslil vojenský důstojník František Heřman. A neporazil se svým návrhem jen leckteré tehdejší profesionály, ale o řadu dekád později také celosvětovou konkurenci. Jeho „stovku“ s dělníkem a rolníci na přední straně a panoramatem Hradčan a Karlova mostu na té zadní vybral přední brit-

ský odborník na moderní měnu Thomas Hockenhull v roce 2015 mezi šestici vizuálně nejlepších papírových platidel na světě. Jak vlastně vznikla a co stojí za jejím úspěchem?

„Komunistická strana chtěla udělat bankovku z lidového prostředí. Požádali tedy o návrhy kromě výtvarníků i amatéry. Skici vyvěsili po podnicích hlavně v Praze a v anketách o ten nejlepší zvítězil tento,“ přibližuje okolnosti vítězného návrhu Tomáš Hebelka ze Státní tiskárny cenin. „Jen mraky na zadní straně se nelíbily. Původně byly hodně ostré, ale komunisté si přáli klasické beránky. Ty se tedy musely změkčit.“ Modelem tehdy plukovníku Heřmanovi coby žena

se snopem ječmene stála autorova manželka. A původně držela polštář, aby zachytil tu správnou pózu.

Amatérský výtvarník stvořil s pomocí tří zaměstnanců tiskárny, kteří ji opatřili potřebným ceninovým detailem a bezpečnostními prvky, bankovku, jež sloužila až do roku 1989. Poté ji krátce vystřídala stokoruna s Klementem Gottwaldem. Ta byla ale v oběhu jen 13 měsíců, neboť byla přijata tak negativně, že se zase vrátila ta Heřmanova. A platilo se s ní až do roku 1993.

Čím si získala lid i odborníky včetně Brita Hockenhulla, jenž ji označil za čtvrtou nejhezčí na světě? „Na rubové straně se skvělo snad vůbec

nejkrásnější panorama Pražského hradu a Karlova mostu, jaké se kdy na československých bankovkách a státovkách objevilo,“ píše Roman Vondra v knize Peníze v moderních českých dějinách.

A podobně její kvality chválí i Tomáš Hebelka. „Je líbivá, připomíná pohled z dovolené. Třeba desetikoruna, která má na zadní straně Oravskou přehradu, je možná precizní, ale laikovi nic neřekne,“ poznamenává, „kdežto Hradčany na té stokoruně jsou krásné, okamžitě je poznat, co na ní je. Není tu nic vyumělkovaného, působí skoro jako reálná fotografie.“ ●

- ① **1919–1921**
Stokorunová státočka první emise od Alfonse Muchy.
- ② **1920–1939**
Stokorunová státočka druhé emise od ABNCo New York s použitím motivu Slavie od Alfonse Muchy na lící straně.
- ③ **1932–1944**
Autorem československé stokorunové bankovky z roku 1931 byl Max Švabinský.
- ④ **1941–1945**
Protektorátní stokoruna s Hradčany a sochou Bruncvíka od Bedřicha Fojtáška.
- ⑤ **1945**
Prvními novými platidly osvobozeného Československa se staly poukázky, vyrobené bez vědomí tuzemských i exilových emisních orgánů v Sovětském svazu.
- ⑥ **1945–1953**
„Londýnská emise“ stokoruny s Masarykem na lícové straně od Bedřicha Feigla.
- ⑦ **1945–1953**
Stokorunová státočka z roku 1945 od autorů Jindry Schmidta a Maxe Švabinského (hlava dívky Republiky).
- ⑧ **1953–1967**
Stokoruna od Ivana Ivanoviče Dubasova.
- ⑨ **1962–1993**
Rekordmanka mezi československými bankovkami od Františka Heřmana.
- ⑩ **1989–1990**
Natolik neoblíbená bankovka, že na ní lidé propichovali vyobrazenému Klementu Gottwaldovi oči.
- ⑪ **1990–nyní**
Současná stokoruna od malíře a grafika Oldřicha Kulhánka a rytce Miloše Ondráčka.

SERIÁLY

Co si dnes pustíme, miláčku?

t Šimon Köppl
f archiv

Sci-fi thriller o tajemství, které se táhne napříč třemi generacemi, nebo kriminální drama, jež diváky zavede do srdce japonského zločineckého podsvětí. Vybrali jsme pro vás některé z nejlepších seriálů na populárních streamovacích službách.



Dark

NETFLIX, 2017
84 % (ČSFD)

Německý seriál a zároveň první z velkých produkcí Netflixu v Evropě trochu zapadl pod fenoménem na první pohled tematicky blízkých Stranger Things. Podobnost trvá sotva jednu epizodu, protože Dark je podstatně dospělejší a temnější příběh o obyvatelích malého německého městečka Winden. Nečekejte příjemný nostalgický výlet do minulosti o partě kluků hledajících jednoho ztraceného kamaráda. Seriál má blíž k antickým tragédiím či pohádkám bratří Grimmů, to celé říznuté trochou fyziky.

+ DALŠÍ TIPY NA NETFLIXU

Gangy z Birminghamu 91 % (ČSFD)
(Peaky Blinders)

Papírový dům 87 % (ČSFD)
(La casa de papel / Money Heist)

Ozark 83 % (ČSFD)



Dobrá znamení

AMAZON PRIME, 2019
82 % (ČSFD)

Humoristický fantasy seriál sleduje příběh dvou přátel, anděla a démona, od počátku světa, kdy se přilepou k utrnutí jablka poznání, až po současnost. Toto nepravděpodobné přátelství, které trvá tisíce let, by žádný z jejich „nadrízených“ nepřijal, a proto ho drží v tajnosti až do chvíle, kdy má přijít apokalypsa. Jde o seriálovou adaptaci knihy slavných spisovatelů Neila Gaimana a Terryho Pratchetta. Na začátku srpna navíc vyšla druhá série.

+ DALŠÍ TIPY NA AMAZON PRIME VIDEO

Banda (The Boys) 90 % (ČSFD)

Potvora (Fleabag) 86 % (ČSFD)

Ďáblova hodina 82 % (ČSFD)
(The Devil's Hour)



Tokyo Vice

HBO MAX, 2022
82 % (ČSFD)

Jak napovídá název, seriál se odehrává v rušných ulicích Tokia. Učebnicové kriminální drama diváky zavede na cestu do srdce japonského zločineckého podsvětí. Seriál, volně inspirovaný skutečnými zážitky novináře Jakea Adelsteina, představuje drsný svět mafiánské organizace Jakuzi v kontrastu s neúnavnou honbou za pravdou, kterou na druhé straně barikády vedou odhodlaní reportéři spolu se strážci zákona.

Seriál umně vyvažuje kriminální drama s hlubokým kulturním vhladem a osvětluje japonské společenské normy a tradice. Adelsteinova cesta se stává podmanivým komentářem ke střetu mezi hledáním pravdy a dodržováním společenských norem, které upřednostňují soukromí a konformitu.

+ DALŠÍ TIPY NA HBO MAX

Černobyl 96 % (ČSFD)

Fargo 90 % (ČSFD)

Mare z Easttownu 88 % (ČSFD)
(Mare of Easttown)

kultura

SLOUPEK

Sexem k lepším zítřkům

t Walter Spitz

Pokud jste si doteď mysleli, že sledování lechtivých filmů není prospěšná činnost, moc jste se mylili. Právě naopak. Kvůli tomu, že se lidé pravidelně a často dívají na erotická videa, jsme schopni předpovídat budoucnost. Tedy aspoň trochu.

Jak souvisí sledování erotických videí s předpovídáním budoucnosti? Překvapivě hodně. Právě z analýz serveru Pornhub jsme schopni například určit, která ze sociálních sítí bude minimálně v příštím roce rychle růst. Nebo nám konzumace těchto videí může ukázat trendy v bydlení, trávení volného času nebo politice. Přijde vám to šílené? Možná jo, ale je to tak.

Letos si například analytici této populární videoplatformy všimli nápadného poklesu zájmu uživatelů o kategorii amatéři. Už ze samotného názvu je jasné, že jde o videa, kde by měli vystupovat především ti, kteří se podobnými videi běžně neživí. Jenomže se ukázalo, že tito amatéři jsou pro uživatele už moc profesionální a nebaví je (meziroční pokles o 20 procent). Lidé proto začali více vyhledávat videa podle klíčových slov „skuteční“ nebo „reální“ (meziroční nárůst o 169 procent).

A co to znamená? Lidé už jsou přesyceni „inscenovanými“ videi a fotografiemi a umělou nedokonalostí

a chtějí místo toho skutečnou realitu. Analytici tak soudí, že tento trend se brzo promítne i na Instagram, kde řada influencerů realitu také upravuje. Naopak se předpokládá rychlý růst sociální sítě BeReal, která tak snadnou úpravu fotografií a videí neumožňuje.

Na datech z roku 2022 vidíme i další trend, který se už letos projevil. Také jste si všimli, jak roste zájem o aktivity v přírodě? O stany, spacáky a celkově o vybavení do přírody? Tak pro ty, kteří sledují pravidelně statistiky erotických videí, opět žádné překvapení. Kategorie „sex v přírodě“ rostla loni o 121 procent, přičemž o osm procent více se na tyto filmy dívají ženy, které mají většinou rozhodující slovo v tom, jak budou partneři trávit volný čas.

Pokud se chcete nyní pohoršovat, mohu vás uklidnit. Fakt, že roste zájem o podobná videa, nemusí nutně znamenat zvýšenou aktivitu v tomto směru. Jen nám to říká, že po době, kdy lidé museli být doma (protože covid), chtějí ven z bytů a hotelů. Ostatně ani nárůst oblíbenosti videí v kategorii „láska ve třech“ nebo „skupinová láska“ (čtvrtá nejoblíbenější kategorie na světě) neříká v zásadě nic jiného než to, že lidé chtějí zpět mezi lidi a chybí jim reálné setkávání. Mimochodem, kategorii láska ve třech vyhledává o 40 procent více žen než mužů.

A jedna důležitá věc. Těmto datům můžete fakt věřit, protože analýza sledovanosti erotických videí má jednu velkou výhodu. Diváci u toho nepodvádí. Jen minimum lidí by se dívalo na něco, co je nebaví, jen proto, aby případně zmatli analytiku.

Doufám tedy, že nyní už víte, že při sledování tohoto obsahu nemusíte mít špatné svědomí, protože neděláte nic jiného než že pomáháte lidem z marketingu určovat aktuální trendy.

HISTORIE

Tajemství nacistické podzemní továrny Richard

Jan A. Novák archiv Jana Procházky, Roman Gazsi

K řadě dávných záhad na našem území přibývaly nové i ve 20. století. K nejtemnějším a nejtajemnějším patří aktivity nacistů v podzemních továrnách, z nichž největší je rozlehlé podzemní bludiště Richard nedaleko Litoměřic. O tom, co se v něm odehrávalo, se ví jen málo – ale o to víc koluje hypotéz, dohadů i fantazií.



100m

P



Podzemní továrnu Richard tvoří komplex tunelů pod vrchem Bídnice, jehož celková délka se odhaduje na 30 až 40 kilometrů. Do poslední části, označované jako Richard III, se dodnes nepodařilo proniknout a důkladně ji prozkoumat – a nedá se ani vyloučit, že komusi pořád záleží na tom, aby se tak nestalo. O to větší prostor zůstává pro spekulace.

A tak podle některých názorů je Richard III jakousi „pobočkou“ pověstného štěchovického pokladu. Mají zde být části jantarové komnaty, Němci odvezené z Ruska, archivy SS a snad i plány tajných zbraní nebo zlato vysoce postaveného esesáka Kaltenbrunera. Někteří lovci záhad zase soudí, že v Richardu III probíhaly i práce na tajenné zbraní V-7, což měly být diskovité letouny neuvěřitelných vlastností, údajně vyvíjené především v okolí Prahy.

Jako logičtější se jeví domněnka o výrobě spojené s reaktivními střelami V-1 a V-2. Její reálnost jako by potvrdila i blesková návštěva generála SS Hanse Kammlera v Richardu na podzim roku 1944. Kammler měl totiž na

starosti právě válečné nasazení raket V-2 a další tajné zbraně. Tuto domněnku podporuje i svědectví zajatců popisujících sklady trysek k raketovým motorům. Ovšem záhadou je i samotný Kammler, protože po porážce třetí říše „zemřel“ na tolika navzájem vzdálených místech zároveň, že mu fingovaná smrt nejspíš měla umožnit útek a život v ilegality.

Jistý atomový vědec zase soudil, že se tu Němci chystali vyrábět těžkou vodu pro jaderné pumy. Dospěl k tomu na základě výpovědi jednoho z přeživších vězňů, který líčil podivné vany uspořádané v podzemních halách Richardu III do jakýchsi vějířů.

Informační tabule u jednoho z pečlivě uzavřených vchodů do zdejšího podzemí jen rezignovaně konstatuje, že „... závaly bránily vyzvednutí dokumentace (kterou nacisté nestačili zničit). Nepodařilo se to příslušníkům Rudé armády ani ČSLA při průzkumu v 60. letech. S největší pravděpodobností si toto tajemství Richard uchová dále skryté před zraky světa v útrobách bolestivé minulosti, v temnotě štol a hal.“ Jaká je ale skutečnost?

Útěk do temnoty

České středohoří máme většinou spojené s pradávými vulkány a sopečnými horninami, jsou však i výjimky. Kopec Bídnice u Litoměřic netvoří čedič, ale vápenec – a to podnikatele zajímalo už v polovině 19. století. Právě v té době se tu hornina začala pro pálení vápna těžit ve větším měřítku. V Litoměřicích existovala dlouhá tradice budování vinných sklepů, a tak se i při těžbě vápence postupovalo zavedeným způsobem. Nevznikly otevřené jámové lomy, ale podzemní chodby.

Do kopce se postupně zavrta- lo několik oddělených důlních děl: Richard I, Richard II a Richard III. První z nich byl největší a vlastnila jej litoměřická společnost A.G. Kalk und Ziegelwerke, Leitmeritz, další patřily firmám Kalkbruch Josef Horig a Kalkbruch Lopata. Vápenec tu těžily až do poloviny druhé světové války, pak ale zdejší podzemí začalo plnit jiné úkoly.

Roku 1943 už začínalo být zřejmé, že vítězství třetí říše ve válce je málo pravděpodobné. Přitom nacističtí po-

hlaváři svým barbarským vládnutím za sebou spálili všechny mosty zpět k civilizovanému světu. Věděli, že před sebou mají jen dvě možnosti: vítězství, nebo smrt. I proto ministr propagandy Joseph Goebbels 18. února 1943 pronesl v Berlínském sportovním paláci projev ohlašující totální válku. V situaci, kdy spojenci měli vzdušnou převahu, ji ale šlo vést pouze za předpokladu, že průmysl opustí zranitelné továrny na povrchu a odstěhuje se do podzemí. Tak se z dolů Richard stala podzemní továrna.

Budování pekla

Továrnu Richard zpočátku budovali především vězni z terezínské Malé pevnosti. Později tu vznikl samostatný koncentrační tábor SS-Kommando B5, Lobositz 2. Podzemní objekty se stavěly ve zběsilém tempu a s nelidskou bezohledností, typickou pro všechny tyto projekty třetí říše. Údaje o tom, kolik lidí na stavbě denně pracovalo,

Podzemní objekty se stavěly ve zběsilém tempu a s nelidskou bezohledností typickou pro všechny tyto projekty třetí říše.

se značně rozcházejí. Zatímco některé prameny uvádějí dva až tři tisíce, jiné zdroje mluví o přibližně čtyřech tisících vězňích a další o více než tisícovce civilních zaměstnanců. Celkem mělo během války projít podzemím asi 14 tisíc lidí. Stejně tak se liší údaje o počtech mrtvých. Jisté je jen to, že nelidským podmínkám, krutému zacházení a epidemiím v Richardu padly za obětí tisíce životů.

Celý podzemní komplex Richard I až III měl být dokončen a uveden do provozu v srpnu 1945, což by ale třetí

říši už nepomohlo. Nacisté proto jednotlivé části budovali postupně. Jako první byl dokončen Richard I, v němž se rozeběhla válečná výroba už na podzim 1944. Tehdy se sem přestěhovala firma Auto Union Chemnitz, vyrábějící především součástky pro motory Maybach do tanků Panther a Tiger II a pro stíhače tanků Jagdpanther. Samotné motory se ale kompletovaly jinde.

Richard II byl přidělen známé firmě Osram, která tu měla vyrábět elektroniky. Nelze ale vyloučit, že v podzemní továrně měla vznikat i složitější elektronická zařízení, snad obvody pro radary, zaměřovací přístroje a systémy dálkového ovládní. I to může být jádrem pověstí o výrobě tajných zbraní u Litoměřic. Jisté je, že Němci sem opravdu začali přivážet vězně, kteří se vyznali v radiotechnice. Vše ale nasvědčuje tomu, že Richard II se do konce války nepodařilo zprovoznit.

Orientační tabule na místě pouze opatrně konstatuje, že „... podniky Kieserling a Getewent, specializující se na výrobu a montáž leteckých, protiletectkých a ponorkových radarů, o kterých se občas také hovoří v souvislosti s podzemní továrnou Richard, v podzemí měly uskladněno několik automatických strojů na výrobu elektronek a také elektronického materiálu“.

Nechybí doklady o tom, že po válce se o dění v Richardu II intenzivně zajímala Státní tajná bezpečnost. Dnes jeho část ukrývá sklad radioaktivního odpadu, takže je vchod důkladně oplocen a zabezpečen.

Záhadný Richard III

Richard III se nacházel severně od Richardu II a byl menší než ostatní dvě části podzemní továrny. Začali ho budovat až v zimě 1944 úpravami starých štol v těchto místech. Do úplného dokončení tu v okamžiku porážky třetí říše ještě dost chybělo, ale i tady už během stavby nejspíš probíhaly jakési aktivity, které měly být významné pro válečné úsilí.

Nejbližší k seriózním informacím asi mají útržkovité zmínky pocházející z poválečných výsledků zajatých Němců. Vypovídali o tom, že se sem měly po dokončení z Richardu I přemístit aktivity firmy Getewent. Podle těchto zdrojů se však nezabývala elektronikou, jak naznačuje informační tabule u vchodu, ale blíže nespecifikovanou chemickou výrobou a výzkumem. Šlo o raketová paliva?

Aktivity firmy Getewent byly mimořádně přísně utajované. Víme jen, že její jméno bylo zkratkou nicneříkajících slov Gesellschaft für technisch-wirtschaftliche Entwicklung (Společnost pro technicko-hospodářský vývoj) a hlavní sídlo měla v Rychnově u Jablonce nad Nisou. Za války byla podřízena SS, měla k dispozici vlastní koncentrační tábor, který dodával pracovní síly, a vlastnila rozsáhlé podzemní laboratoře, zaměřené na výzkum a vývoj všeho možného, od radarů a sonarů až po speciální zařízení neznámých účelů, vyráběná v malých sériích. Téměř



↑ Představivost řady lidí stále dráždí, co vše se ještě dnes může ukrývat v labyrintu chodeb.

neprozkoumané a částečně zatopené podzemí Getewent u Jablonce je tak možná ještě větší záhadou než to u Litoměřic.

Svědci už nežijí

Pro mnoho vězňů se těžká ocelová vrata u vstupu do hlavní chodby zavřela jednou provždy – ale nakonec peklo přece jen skončilo. Poslední pracovní směnu měli vězni ještě 5. května 1945; tak moc se naděje pohlavárů třetí říše upínaly ke zdejšímu podzemí. Zajímavé je, že podle některých údajů byli vězni z Richardu na konci války oficiálně propuštěni na svobodu německým velením – patrně jako jediní v celé Říši.

Po válce obsadila Richard sovětská armáda a podle očitých svědků odtud prakticky všechno zařízení okamžitě odvezla. Svědci mluví o celých kolonách nákladních aut, která z podzemí stěhovala německé zařízení kamsi na východ. Když se sem dostali zástupci československých úřadů, našli tu už

jen holé stěny – a především rozsáhlé, odborně provedené závaly, které zcela znemožňovaly přístup do prostor Richardu III. Nepodařilo se ani zjistit, zda takto svá tajemství pohřbili sami Němci, nebo zda zametla stopy až sovětská armáda.

Jisté je jen to, že destrukce byly provedené opravdu důkladně, takže žádné pokusy o průnik do zavalených částí podzemní továrny z povrchu neuspěly. Odhalit tajemství Richardu se nepovedlo ani Československé televizi, která tu v letech 1984 až 1990 nasadila nejen senzibila, ale i nejmodernější techniku, včetně výkonné vrtné soupravy. Štábu se ve spojení s odborníky sice podařilo vyhloubit svislou šachtu do nadějných míst v podzemí, další cesta pracovníků televize však i v tomto případě skončila na odborně provedených závalech.

Ti, kdo koncem války zametali stopy, jsou dnes už spolehlivě mrtví. Dnes navíc ještě v podzemí hlodá i zub času, a tak se pravdu o podzemí Richardu asi nejspíš nikdy nedovíme. ●

↓ Někdejší vchod do podzemí.



Jak se vyrábí autobus

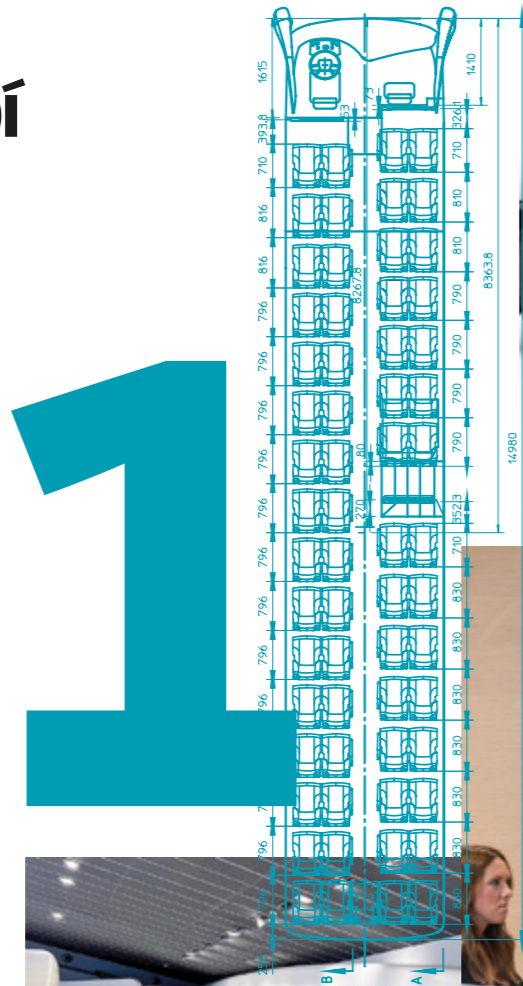
t Miroslav Halász, Arriva
f Irizar, Scania, Michael Kudela

Klima, kvalita silnic, místní zvyklosti, ale i zdánlivé maličkosti, jako je rychlost otevírání a zavírání dveří nebo dekor sedaček. Při sestavování konkrétní konfigurace autobusu hraje roli řada věcí. Podívejte se, jak ve Španělsku vznikají naše Arriva Expressy.

Příběh české Karosy, která vyráběla legendární autobusy Škoda 706 RTO, sedmistovky a dnes pod značkou Iveco Crosswaye, je mnohým z vás známý. Málokdo ale ví, že autobusy Scania Irizar pro expresní linky Arrivy vyrábí firma s obdobnou historií.

Zakladatel Karosy Josef Sodomka začínal ve Vysokém Mýtě od roku 1896 opravou a později pokračoval výrobou vozů a kočárů, osobních automobilů a dřevěných karoserií pro autobusy. Ještě o něco dříve, v roce 1889, začal psát dějiny španělského výrobce autobusů podnikatel José Antonio Irizar. A to velice podobně, produkcí kočárů a povozů.

Dnes firma vyrábí autobusy městské, příměstské a dálkové autokary – jak na vlastním podvozku, tak i na podvozcích světových producentů. U našich vozidel se jedná o osvědčenou konstrukci a spojení se Scanií. A právě tady, ve městě Ormaiztegi na severu Španělska, se rodí naše luxusní autokary pro linky Arriva Expressů.



V designovém centru ve Španělsku vznikne návrh vozidla podle požadavků klientů. Kombinují se látky, vzory i dekory podlahové krytiny.

V oddělení technické přípravy se tvoří technická specifikace daného autobusu. Dostane přiřazeno výrobní číslo (VIN) a zařadí se do plánu produkce. Proces výroby začíná.



Švédská firma Scania dodá podvozkové šasi, které obsahuje nápravy, části hlavního rámu, motor, převodovku, přístrojovou desku a elektroniku. Nechybí ani volant.



Při sestavování skeletu se používají různé přípravky, aby byly všechny autobusy stejné. Tedy například otvor pro dveře nebo čelní okno se svařují okolo jednotného přípravku tak, aby bylo zajištěno, že každé dveře a každé okno budou přesně „pasovat“ do jakéhokoliv obdobného vozidla.

Na výrobní lince začíná proces svařování karoserie (nástavby) vozidla. Zároveň se podvozkové šasi „natahuje“ na požadovanou délku, aby přesně sedělo s nástavbou.



Díky důsledné výstupní kontrole kvality se nemůže stát, aby autobus odjel z továrny s nějakou vadou.

Na řadu přichází odmaštění skeletu a antikorozi ochrana dutin. Následně se celý autobus nalakuje do finálního barevného schématu. Oproti našim zvyklostem, kde my různé pruhy a grafiky dolepujeme fólií, Španělé si potrpí na provedení v laku. Vozidlo se tak různě maskuje a přestříkává a tento proces je časově velice náročný.

Nastává dostrojování skeletu agregáty a finální montáž interiéru. Autobus dostává podlahu a zasklívá se.

Kontrolují se jednotlivé elektrické okruhy a autobus se oživuje.

Na předávacím místě čekají autobusy na své budoucí zákazníky. Od elektrobusů přes CNG vozidla až po dálkové autokary, včetně naší Scanie v barvě Arriva blue.



Loučení

t Barbara Nesvadbová

i Michal Chodanič

„Víš, já už prostě nemůžu.“ Sedím pokorně u jeho lýtek. Hladím mu kolena a jen tiše opakuju: „Já už nemůžu.“

Není třeba vysvětlivek. Náš vztah se táhne čtyři roky. Čtyři roky půjčování bytů kamarádů. Čtyři roky tajných schůzek. Čtyři roky útěků z jeho rodinných dovolených.

„Nikdy na tebe nezapomenu. Miluju tě. Miluju tě celým svým srdcem. Celičkým svým tělem. Jen takhle nedokážu dál žít.“

Už na té posteli mi dochází, že slova, co deklamuju, nikdy nebude možné vzít zpět. Že ta slova jsou konečná.

Dívá se na mě jak na prelud. Sen. Snaží se polapit poslední chvíle blízkosti. Poslední chvílky lásky.

Když mu to konečně dochází, vzchopí se jeho přirozená racionalita. Mluví tiše. Vždycky mluvil velmi pomalu a velmi šumivě. Tentokrát jsou ale slova ještě o stupeň nezřetelnější.

Rychle se obléká. Zakopne o polštář. Chytá se futra dveří.

Kdykoliv jindy bych mu pomohla. Kdykoliv bych přispěchala a byla oporou. Vždyť jsem i naivně slibovala, že jestli kdy skončí na vozíku, tak já budu v podstatě šťastná, když mi dovolí se o něj starat. Jen kroutil hlavou. „Nikdy, Karlo, takový osud bych si pro tebe nikdy nepřál.“

Pomalou scházíme ze schodů. Ticho.

Je všeobjímající. Ono vlastně už není co říct. Není na co se odvolat.

Před domovními dveřmi mě prosí: „Dovolíš mi ještě aspoň kávu. Jen jednu? Poslední.“

Prosí mě o chvilku. Ten muž, který náš čas počítal. Který měl vždy vše přesně vyměřené. Muž, který nikdy nic neslibil. Ale vždy miloval.

Sedíme v kavárně vedle bytu mé kamarádky. Ohraná věta, že ticho by se dalo krájet, je víc než reálná.

My dva, kteří jsme promluvili procházky. Kteří si denně volali, jen abychom si mohli povídat. My dva, jejichž sex začal prostou konverzací, my dva sedíme zcela mlčky.

„Tolik mě to mrzí, Karlo. Tolik.“

V jeho očích vidím slzy.

„Nikdy jsem ti nechtěl ublížit. Tolik se omlouvám.“

Slova TOLIK už je moc i na mě. Bez rozloučení se zdvihám.

Ve dveřích mi to nedá. Nemůžu jen tak odejít. Nic zlého mi neudělal. Jen špatný čas, špatné místo, špatná konstelace.

Třebas to v dalším životě bude jiné. Třebas nás někdy v jiné dimenzi čeká šťastný konec. Nebo i manželství. Děti. Zahrádka. Dva labradři. Třebas.

Vracím se. Byť sama sotva vidím. Sotva jsem.

Líbám ho na čelo.

Náš poslední polibek už není milenecký. Je čistě mateřský.

„Opatruj se,“ šeptám.

Nevím, jak jsem přežila včerejší večer. Vůbec netuším, dochází mi, když se budím. Syn mi u postele nechal pomerančový džus. A brufen. A CBD kapky.

Také dopis tam je. Krátký. „Maminco, mám na světě jen tebe. Prosím, neznič se. Pavel.“

Zmatečně hledám telefon. V jakési vlastní nekonečné naivitě doufám, že najdu zprávu od něj. Že napíše, že beze mě nemůže žít. Že svůj život změní. Byť už je ale půl jedenácté dopoledne, nacházím jen upomínku z klavíru a přehled banky. Což znamená, že jsem chudá. A že jsem flink. Na klavír mě dnes nedostanou ani za věčný život.

Musím ven. Vnímám nutnost chůze jako zásadní. Pokud zůstanu ve své vlastní ložnici, schovaná za sametovými závěsy, hrozí, že se do reálného života nevrátím už nikdy. Nikdy.

V čistotě lesa konečně přichází vlna emocí. Jen pláču. Nebo křičím. Ubohé veverky.

Volá mi teta. Má nádherná stará teta. Je asi jediným člověkem na celé zemi, kterému telefon zvednu. „Karolínko, co je špatně?“ Vnímá, cítí mě na dálku. A když slyší přerývaný dech a špatně skrytý pláč, neumí se nezeptat.

„Ivanko, já se s ním rozešla. Já už neuměla v tom vztahu být. Skončila jsem to. Ale, Ivanko, já vůbec netušila, jaké to bude potom, že to bude stokrát horší. Že stokrát horší je nemít ho vůbec než ho mít napůl.“

Dlouhé ticho. Nádech. Další nádech. Čekám na ortel své tety, která je víc přítelkyni než příbuznou. „Víš, Karolínko, udělala jsi obrovskou chybu. Štěstí se skládá z okamžiků. A ty jsi vám oběma štěstí právě zabila. Bude to dlouhá, těžká cesta.“

Položím jí telefon. Poprvé v životě někomu zavěším bez rozloučení. A ještě jí. Té křehké, hodné ženě. Svě Ivance.



Proč nerozumí, že jsem potřebovala víc? Víc pozornosti. Víc lásky. Víc blízkosti.

Jak kdyby i to jedličí začalo tiše šumět onu vždy pravdivou větou: „Kdo chce víc, nemá nic.“

Nic. Nemám nic. Jsem nič.

NIC.

Ivanka mě objednala ke kartárce. Zvláštní, ten obchod s lidskými emocemi.

Roztrhala přede mnou papírky a přemlouvala mě, ať se zavřenýma očima vnímám pocity, když stojím na rozcestí své budoucnosti. Divné bylo, kolik toho uměla odvodit jen z mých reakcí.

Jak moc mě rodiče láskou rozmazlali. Jak moc se bojím o svého syna. Jak moc jsem závislá na náklonnosti přátel. Přčetla mě jak laserem.

„Co říkala?“

„Že jsme si prý souzeni. Jen možná v jiném čase.“ Zapomněla podotknout, že mě přihlásila i na traumatreatment. Budu řešit svoji disociovanou část.

Kdy že jsem se odpojila sama od sebe? Když mě otec kritizoval? Když mě manžel podváděl? Když se sebevraždila žena mého prvního ženatého milence? Kdy že to bylo?

Obří terapeut kreslí vzorce na tabuli. V podstatě mi takřka vynadá, jak moc zanedbávám vlastní emoce. „Musíte se naučit vyživovat. Uvědomit si, kde berete sílu. A onu složku ve svém světě posílit. Jinak onemocníte.“ Takřka mi vyhrožuje.

Pavel, syn, mě vzal na holotropní dýchání. Jak mě vidí neustále v koutě, schovanou ve třech svetrech, byt jsou venku čtyřicítka, začíná si dělat reálné obavy.

Snažila jsem se svůj stav rozdýchat. Poctivě jsem se snažila. Má-

lem jsem se otráвила kyslíkem... Když jsem pak s bušením srdce takřka infarktovým dobíhala tramvaj, došlo mi, jak moc připomínám postavu nějaké velmi hloupé komedie. Těžko najdu vlastní štěstí v náruči zcela cizích lidí.

„Ivanko, nespíš?“ volám jí těsně před půlnocí. Vlastně poslední týdny nemine den, kdy bych s ní dlouze nemluvíla.

Naše noční povídání.

„Ne, nespím, holčí.“ Odpovídá vždy smířeně.

„Proč neumím být šťastná sama? Jen sama o sobě? Vždyť jsem tolik vděčná za život. Za svět, který mohu vnímat. Nejsem nepokorná ani nevděčná. Proč se každé ráno budím a chce se mi plakat? Proč se neumím zcela obyčejně radovat?“

Ivi si jen povzdechne. „To není nevděk, holčí. Ani nepokora. Jen, Kájinko, jsi vychovaná v paradigmatu, že pro svůj vlastní život potřebuješ muže. Byt už jsi dávno po rozvodu nazřela, že takřka vše je jednodušší, když jsi sama. Nemusíš řešit kompromisy. Ani sbírat ponožky. Jenže chybí ti objetí. Chybí ti láska.“

Ivi se láme hlas. Vnímám, že v mém životě vidí zrcadlo svého. Zvláštní, že ta moje nádherná teta nakonec skončila sama. Kolik mužů ji jen za mé dospívání zcela adorovalo. Byli jí snad málo? Její vlastní náročnost je vinna za současnou osamělost? Nebo se jen bála? Nebo snad chránila svého syna? Aby jen on byl rytířem srdce, a nikdo nemohl, nesměl ono privilegium narušit?

Možná také kdysi dávno vyslovila tu zásadní větu. Větu, kterou nelze vzít zpět. Kterou nelze smazat. „Už nemůžu.“

A když reálně ztratíte skutečnou lásku, kolik květin vás ještě dokáže potěšit? Co vás překvapí?

Čtvrtek. Je pozdě. Ivi volá po půlnoci. „Karolínko, mohla bys za mnou přijet? Potřebuju ti něco důležitého říct.“

V pyžamu sedám do auta. Asi jsem pila. Ale koho to zajímá?

Ivi má otevřené dveře a choulí se do lenošky v obýváku. Objímám její kolena stejně intenzivně, jako jsem svírala nohy svého muže. Svého muže? Svého?

„Káji, já umírám.“

„Cože to povídáš?“ Sedím vedle Ivanky. Je křehká. Už posledních několik měsíců je velmi, velmi křehká. Jako by se zmenšovala. Je zabalená do obřího froté županu, byt v jejím bytě je horko k uzoufání.

„Co to povídáš?“ Snažím se s ní ztřást. „Máš jen chřipku, pitomou virózu. Dlouho se táhne. Nic strašného se neděje. Ještě týden se samahanem a budeš u mě na zahradě drbat kočky. Vždyť jim se tolik stýská.“

Ivanka bere mé tváře do svých rukou. Má nádherné ruce. Vždy mívala dokonale upravenou manikúru. I dnes ji má. I ve chvíli, kdy je jí ztěžko si i vyčistit zuby. „Káji, já už nechci. Už prostě nechci. Nemám sílu.“

Nemám odpověď. Přece nemůžu říct: „Nemůžeš mě tady nechat.“

Nemůžu, nesmím být dalším sobcem v řadě.

Najednou, jako zábleskem čisté energie, máme sdílení jak nikdy předtím. Jako bychom obě tušily. Obě věděly.

„Vzpomínáš, jak mě ten architekt nechal trčet ve svatebním na Staroměstské radnici? Aaa, to už mi sakra bylo šestapadesát. To se prostě nedělá. A ty jsi mě sbalila a za poslední peníze

vzala do Řecka. A držela jsi mě každě noc, když jsem plakala.“

„A vzpomínáš, jak jsem se rozváděla a měla ze strachu a nejedení čtyřicet osm kilo a on mi chtěl reálně sebrat syna, protože si dovoluji chodit do práce, a ty jsi mi vařila každé ráno jedno vejce a nutila mě ho sníst. Vzpomínáš?“

„Kájinko, jedno mi slib.“ Zase už si zapaluje. Je jedno, jak zle jí je. Silně kouří pořád. „Káji, neopakuj moji roli. Prosím. O všechny jsem se vždy snažila postarat. Každému vyhovět. Za všechno zaplatit. Nevím, co jsem čekala. Možná vděk? Ale co je to vděk? A chceme ho vlastně? Nebo jsem snad potřebovala zodpovědnost. Taková hloupost. Nebo neporušovat hodnotový řád. Žít v souladu s morálkou nastavenou před sto lety společenstvím, které už dávno neexistuje. Zcela se přetavilo. A, Káji, my dvě nejsme ženy, které mají kšeftovat s vděkem. Jediné, co má hodnotu, jsou prožitky a poznání.“

Usíná mi v náručí. Poslední věty sotva slyším. Když zavírám staré čínžákové dveře, slyším vzdálený silný kašel. Schovala si ho. Abych neslyšela. Abych nevděděla. Abych nenazřela. Pokusila se nechat mi naději.

Zemřela za dva dny. Tak rychle to bylo.

Pneumonie, říkají lékaři. Zlomené srdce, říkám já.

Na pohřbu nás bylo tak málo. Čtyři lidé. Kde že jsou všichni ti pěkní pánové, kteří jí ještě před měsícem posílali pugety růží? Kam zmizeli? Nikdo neplakal. Jen já.

Pavel mě druhý den budí v půl třetí. Prý má pro mě překvapení. Jasné tady a teď. Proklíná přítomný okamžik. Kdo by se ofrňoval nad popůlnočním

překvápem od dospělého syna. Kdo? Veze mě až do hor. Prý bosí vystoupáme na Sněžku a budeme ruku v ruce pozorovat východ slunce.

Já vážně nerozumím, co dnes všichni mají s tím překonáváním vlastních limitů. Klepu se zimou, ale v duchu utěšuju sama sebe, že mohl začít s Wim Hofem. A tu ledovou vodu bych nedala ani z lásky k dospělému jednáčkovi.

Cesta je ale vlastně nesmírně hezká. Jako každá cesta.

Povídáme si. Hodně. O všem. Dokonce i o jeho ambicích.

Běžně bývá na slovo skoupý. Často mám pocit, že ho má existence snad až obtěžuje. Těší mě ta bezprostřední blízkost.

Ležíme vedle sebe, zachumlání do bund. Když se sluníčko klube z mraků, blahořečím každé minutě, kterou smím být na světě.

Dolů takřka běžíme. Smějeme se jak malé děti. Možná jsou endorfiny ze sportu vážně vydatnější než jakýkoliv lexaurin.

Pavel chce řídit. Nenechám ho. Proč vlastně rodiče tak málokdy svým dětem skutečně věří?

Je uražený. Ale snaží se. Najednou mě pevně chytne za rameno: „Mami, co to tady sakra máš?“ Nutí mě se napul svléct. Ve zpětném zrcátku mi ukazuje zduřelou uzlinu. Je velikosti geneticky upraveného hrachu. Je skutečně obří.

Zapomněla jsem vám říct, že můj syn je ve druháku na medicíně. Jak se denně setkává s různorodými diagnózami, vyděsí ho každá boulička.

Prohmatává mi podpaží a je celý zelený. „Copak to nevidíš? Proč se nekontroluješ? Mami, ty snad sama sebe opravdu nenávidíš? Podívej se

na to, sakra.“ Vyčítavě na mě takřka křičí. Jako kdybych za TO mohla sama. Jako kdybych si vše přivolala. Jako kdybychom opravdu měli moc ovlivnit svůj vlastní život. Svě zdraví. Svoji budoucnost.

Moje mysl ale není tak silná. Nedočkám to. Neumím.

„Mami, to, že se od puberty nesnáš, ještě neznamená, že se vědomě sprovedíš ze světa. Odkdy to tam sakra máš? Odkdy to tam je?“ Pavel se mnou doslova třese a jeho vyděšené oči konsternovaně zírají na můj pravý prs, kde skrz běžovou síťovanou podprsenku prosvítá docela dost viditelná bulka.

„Co to sakra je? Proč to ignoruješ? Maminko, na co čekáš?“ Můj krásný, skoro dospělý chlapec takřka pláče.

„Prosím, mami. Jak dlouho o tom víš?“ ptá se už takřka neslyšně. Rezignovaně.

„Od chvíle, co jsem řekla, že už nemůžu.“

Od chvíle, kdy jsem se s ním rozešla.

Od chvíle, kdy jsem vědomě zabila jedinou skutečnou lásku svého života.

Bára Nesvadbová

Česká spisovatelka. Vydala sedmnáct knih, z nichž tři (Bestiář, Pohádkář a Brusinky) dosáhly statisícových nákladů. Podle jejich knížek vznikly filmy a divadelní představení.

Je zakladatelskou nadačního fondu Be Charity, který se stará o hendikepované děti a financuje operace v českých nemocnicích, a členkou občanského sdružení Etincelle, zaměstnávající na dvě stě lidí s mentálním a kombinovaným postižením.

POHÁDKA

A už tam budééém?

t Kateřina Kubalová i Jitka Petrová

Nazdárek, taky se cestou nudíte? Já děsně. A chtěli byste slyšet nějakou pohádku, aby vám to uteklo rychleji? Jo? Paráda, tak já vám budu něco vyprávět. Tak třeba o Budulínkovi, o Karkulce nebo o perníkové chaloupce, co? Ne, jasně, chcete něco zábavnějšího. Hm, tak víte co, budu vám vyprávět něco, co ještě nikdo nikdy neslyšel. Tak sednout, nastražit uši a poslouchat, začínáme.

To bylo takhle jednou v úterý, přesně ve čtvrt na čtyři odpoledne. Do vlaku tehdy nastoupil děda Václav a s ním kluk. Jmenoval se Michal a bylo mu šest. Tenhle Michal byl zrovna na prázdninách a s dědou se vraceli z výletu. Prošli vlakem a našli si klidné místo. Usadili se proti sobě u okýnka a vlak se rozjel. Přesně dvě minuty poté dědovi klesla hlava a za další dvě minuty už spokojeně chrupával.

Michal se uchechtнул, takhle to bylo vždycky. Rozhlédl se, kde je

batoh, ve kterém byl kromě svačiny taky jeho skicák a tužky. Michal totiž moc rád kreslil, a že dědeček spí, mu proto vůbec nevadilo. Těšil se, že si nakreslí něco z toho, co na výletě viděl, jenže ouha, batoh měl děda tak nešťastně zaklíněný pod rukou, že ho Michal nedokázal vyprostit. Bezradně se opřel do sedadla a zíral z okna. Měl před sebou dlouhou cestu a vůbec nepochyboval o tom, že ji děda celou prospí.

Michal seděl a koukal. Za oknem ubíhala krajina, domky střídaly les, po silnicích pádila auta a na polních cestách občas zahlédl skupinku výletníků. Pozorovat cvrkot za ok-



nem ho ale brzy omrzelo. Zavřel oči, že bude spát jako děda, ale usnout nemohl. Zavřel oči ještě jednou a v duchu počítal do deseti. Když do počítal, otevřel je a zrovna v tu chvíli kolem procházela stewardka. Když mījela dveře, Michal zbystril. Zdálo se mu totiž, že mladé ženě něco vypadlo z brašny. Tedy vypadlo, ono to spíš vyskočilo. Vyskočilo a protáhlo se to škvírou ve dveřích. Michal si promnul oči, mrknul, jestli náhodou přece jen nespí a nezdá se mu to. Ale opravdu, pod jeho sedačkou se něco hýbalo.

Sklonil se a pořádně se podíval. Nebudete tomu věřit, ale na sedadlo se v tu chvíli škrábal prťavý klučina, týpeček v květované košili, v kalhotách s jednou kšandou a se střapatými vlasy, trčícími na všechny strany. Funěl námahou a ohlížel se za sebe. Do sedačky se totiž po závěsu škrábala ještě prťavá týpečka. Vlasy měla zapletené do dvou drdůlků, na sobě měla krátké tričko, na nohách barevné legíny a přes ně kraťasy s páskem. Michal seděl na sedačce, ani nedutal a pozoroval ty dva.

„Pohni, ségra,“ křiknul týpeček, který už seděl na sedačce a otíral si z čela pot.

„Já nezávodila, jasný?“ ohradila se týpečka, pustila se závěsu a sedla si k němu.

„A ty jako budeš dělat co?“ obrátil se týpeček na Michala.

„Já, já...“ soukal ze sebe Michal a v krku měl knedlík. S pidity si ještě nikdy nepovídal.

„Snad se nás nebojíš?“ usmála se na něj týpečka a přeběhla po sedačce až k němu. Pozorně si ho prohlížela.

„Jak se jmenuješ?“

„Michal.“

„Já jsem Užtambudka a támhleto,“ ukázala směrem ke druhé sedačce, „to je můj brácha.“

„Nudínek, jméno mé,“ představil se týpeček hlasitě.

„Pssst,“ napomenul ho Michal a významně ukázal na spícího dědu.

„Neboj, nás nemůže slyšet.“

„Aha,“ odušil Michal. „Co tu vlastně děláte?“

„Nic, pojedeme s tebou.“

A tak jeli a koukali z okna. Neuběhla ani minuta a Nudínek i Užtambudka se začali vrtět.

„Už tam budem?“ ptala se týpečka a dívala se na hodinky, které měla na řetízku okolo krku.

„Ještě ne,“ odpověděl jí Michal a dál koukal na krajinu.

„Já se nudím,“ rozmrzele se ošival Nudínek. „Co mám dělat?“

„Nevotravuj,“ napomenula ho Užtambudka.

Chvilí mlčeli. Pak se Užtambudka zavrtěla a natáhla ruku k řetízku na krku, že se podívá na hodinky.

„Ani to nezkoušej,“ vyjel na ni Nudínek a Užtambudka poslušně spolkla dotaz, jestli už tam budou.

„Co kdybychom si něco zahráli?“ navrhnul rozhádaným sourozencům Michal.

„A co?“ Odpověděli mu trochu otráveně oba a významně se na něj podívali.

Michal se snažil rozpomenout si na hry, které s ním po cestě vždycky hráli táta nebo máma.

„Třeba bychom mohli počítat modrá auta na silnici. Hele, támhle zrovna jedno jede a další a další,“ halasil Michal.

Nudínek s Užtambudkou si přesedli co nejbliž k oknu a na prstech počítali. Jenomže potom zajel vlak do lesa a bylo po zábavě.

„Já se zase nudím,“ kopal Nudínek do sedadla.

„Tak co třeba mraky?“ vzpomněl si Michal na další hru.

„Co s nima jako?“ chtěla vědět Užtambudka.

„Můžeme se na ně dívat a říkat si, co nám připomínají. Třeba támhleten je skoro jako slon.“

„Jo, jo,“ nadšeně se přidal Nudínek. „A ten vedle zase vpadá jako koláč. Já miluju koláče.“

Společně pak ještě na nebi našli opici, hrnec, housku, žraloka, a dokonce královskou korunu. Tu objevila





rý se jim právě vyloupnul za oknem. Prohlíželi si ho a Michal vyprávěl o rytířském turnaji, který zrovna nedávno na jednom hradě viděl. Možná Michal vyprávěl moc hlasitě nebo to bylo tím, že sebou Nudínek plácnul o okno, když se pokoušel napodobit šermujícího rytíře, v každém případě se děda zavrtěl.

„Probouzí se,“ lekla se Užtambudka.

„Musíme zmizet,“ zavelel Nudínek a oba se po sedačkách rozeběhli ke dveřím, za kterými zahlédli stevardku s brašnou.

„Jé, to je škoda,“ díval se za nimi Michal.

„Třeba se zase někdy potkáme. Moc hezky se nám s tebou cestovalo,“ zavolali na něj týpečci a byli fuč.

A co bylo dál? Děda se probral a usmál se na Michala. Vlak zastavil, děda vzal batoh a oba vystoupili. Na peronu už na ně čekala babička. Michal se ještě ohlédl za vlakem, stevardkou i za brašnou, kde se schovávali jeho noví kamarádi. Ručím vám za to, že na tuhle cestu Michal jen tak nezapomene. Na to vezte jed, jako že se Nudínek jmenuju.

„Jed si brát nebudu. Spíš mi řekni, jestli už tam budem?“

„Nebudem, ještě nás čeká dlouhá cesta, Užtambudko jedna netrpělivá.“

„No jo, porád, Nudínku. A šoupní se v té brašně trochu, jedeme dál.“ ●

Užtambudka a byla na to náležitě pyšná. Jenomže si díky ní vzpomněla na svoje zlaté hodinky a bylo po idylce.

„Už tam budem?“ optala se se zájmem a oba kluci se museli zasmát. Užtambudka se urazila a významně mlčela. Asi po půlminutě ji to přestalo bavit a znovu sahala po řetízku s hodinkami. Naštěstí si Michal vzpomněl na další cestovní zábavu.

„Zkusíme skládat básničku, chcete?“

„Jasně, to máme nejradši,“ jásal Nudínek. „Jak se to dělá?“

„Já řeknu začátek a vy budete pokračovat. Tak třeba...“

Za oknem je hrad.

Krále kousnul had, doplnila Užtambudka.

Měli proto smutek, vysoukal ze sebe Nudínek.

Kašpárek jim utek, rozchechtal se Michal a oba týpečci se k němu přidali.

Když se dosmáli, Michal ukázal z okna a nadšeně vyjeknul: „Hele, on tam opravdu je!“ Ukázal na hrad, kte-



Vylušti
Zahraj si
Vybarvi

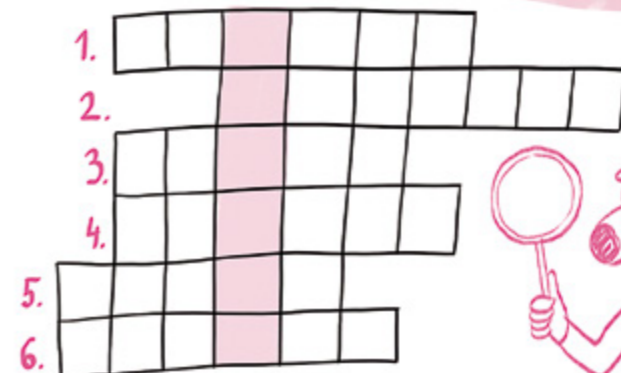
Najdeš 10 rozdílů?



Křížovka

Vylušti tajenku a dozvíš se, v které zemi v roce 1825 zahájila provoz první veřejná železnice.

Jóó, to bylo v _____



- 1. Co určuje rozchod kolejí?
- 2. Budova, u které nastupujeme do vlaku
- 3. Železniční vůz
- 4. Po čem jezdí vlak?
- 5. Vlak anglicky
- 6. Lokomotiva hovorově

Vybarvi si pana přírodčího, Zajíce. Dříve se přírodčímu říkalo KONDUKTER.

Zábava na cesty

Dohoní Jirka kamaráda?

Jirka a Šimon se chystají na výpravu s tábornickým oddílem. Spaní pod stanem, zálesácký život, těší se všichni a Jirka snad nejvíc. Tornu má sbalenou, ale ne a ne usnout. Spánek ho přemohl až před půlnocí, ale on by měl přitom ráno vstávat už v pět hodin, aby stihl vlak.

Ráno sice budík zazvonil, Jirka ale spí dál. Kamarádi už jsou na nádraží, a Jirka se teprve teď probudil. Musí vzbudit rodiče, aby ho některý z nich odvezl autem. Na nádraží už to určitě nestihnou, protože oddíl právě nastupuje do vlaku, který za pět minut odjíždí.

Spěchají a podařilo se jim vyrazit s maminkou autem přesně v šest hodin, když vyjíždí vlak z nádraží. Tak teď zbývá vlak dohonit, nejlépe hned na první stanici. Tam bude přesně za třicet minut. Autem je to po silnici trochu dál než po kolejích – 48 kilometrů. Jakou nejmenší rychlostí musí maminka s Jirkou jet autem, aby dohonila vlak na první stanici?

V kolik hodin zamává Sofie Adéle?

Sofie a Adéla jsou kamarádky ze školy, sedí spolu v jedné lavici a vymýšlejí, co spolu podniknou. O víkendu jedou obě vlakem s rodiči za babičkou a dědečkem, a tak je napadlo, jak si zpestřit čas během cesty. Kámošky totiž bydlí v Praze, jejich prarodiče ale zůstali na venkově, i když ve stejném směru od metropole.

Sofie pojedede v sobotu do Tábora a zůstane tam do nedělního rána, poté se rodina vrací zpět do Prahy. To Adéla má cestu kratší. V neděli ráno vyrazí s rodiči do Benešova, zůstanou na oběd a pak pojedou domů. Jejich vlaky se cestou potkají – až pojedede Adéla v neděli dopoledne směrem na Benešov, bude se už Sofie vracet z Tábora zpět.

Dokážete spočítat, v kolik hodin si budou moci zamávat z okna do okna a kolik už bude mít každá z nich za sebou ujetých kilometrů? Víme totiž, že osobní vlak z Prahy do Benešova vyjíždí v 11 hodin a jede rychlostí 60 km/h, zatímco rychlík z Tábora do Prahy vyjíždí v 10 hodin 30 minut, v Benešově stává v 11 hodin a jede rychlostí 100 km/h. Přitom také víme, že železniční trať z Prahy do Benešova měří přibližně 55 kilometrů a z Tábora do Prahy 109 kilometrů.

„Špeky“ z autoškoly

Myslíte si, že vás za volantem nemůže nic překvapit? A jste si jisti, že znáte úplně přesně odpovědi na všechny otázky z problematiky silničního provozu? Zkuste to s naším testem.

1 Jakou rychlostí můžete přejet přes železniční přejezd, pokud nesvíti přerušované bílé světlo přejezdového zabezpečovacího zařízení?

2 Z hlediska pravidel silničního provozu se osoba pohybující se na kolečkových lyžích považuje za:

- a) řidiče
- b) cyklistu
- c) chodce

3 Řidič nesmí zastavit na železničním přejezdu, ale ani v určité vzdálenosti před ním a za ním. Jedná se o vzdálenost:

- a) 10 m před a 5 m za přejezdem
- b) 15 m před a 15 m za přejezdem
- c) 20 m před přejezdem

Přesmyčka neboli anagram

Pozor, **zřízenče, nedej plži!**

Z tučně označených slov vytvořte přesmyčku a je tu důležité upozornění.

Murphyho zákony

„Světlo na konci tunelu pochází z reflektorů vlaku jedoucího proti tobě.“

Řešení:
1: 96 km/h.
2: Sofie ujede přibližně 34 km, Adéla asi 21 km.
3: 1: 30 km/h, 3: 2: c, 3: 3: b.
4: železniční přejezd

SLOUPEK

Geny nezměníte

t Libor Bouček

Vyrůstal jsem jako jedináček, což s sebou pochopitelně přinášelo celou řadu na první pohled až zarážejících zálib a koníčků. Myslím, že to tak mají všichni jedináčci. Za každou cenu se totiž musí pokusit najít si zábavu, kde nebudou potřebovat spoluhráče, kamaráda či kamarádku. Musí si vystačit. Ať už se jedná o kopání, či pinkání o zeď, vytvoření si kamaráda imaginárního, nebo schopnost vtělit se hned do několika lidí.

Já našel zálibu v jízdách rádech. Myslím, že už někdy od šesti let jsem začal netrpělivě vyhlížet polovinu prosince, kdy vycházel nový grafikon pro nadcházející rok. Mistrně jsem dokázal kombinovat cesty ze všech českých obcí, které měly nádraží, do obcí jiných. Byl jsem schopen doporučovat nejvhodnější přestupy i těm, kteří vlakem vůbec nechtěli jet. A samotná jízda vlakem pro mě byla vždy výjimečným okamžikem. Obzvlášť když se nejednalo o každodenní cestu do školy. Protože tu jsem absolvoval tam a zpátky denně od devíti let. Svět železnice mě prostě fascinoval. Každého, kdo měl uniformu, jsem bral jako příslušníka vybrané společnosti, který vykonává něco výjimečného. Bohužel jsem se do té komunity dodnes nedostal. A to je mi dvaadvacet. Ale třeba to ještě přijde.

Říkal jsem si dlouhodobě, že podobný vztah je můj vlastní raritou. Že je to věc ojedinělá. Že se v rodině vyskytne jednou, protože si zpětně uvědomuji, že jsem mohl být i neustálým tázáním



okolí, kam pojedou, otravný. Mému synovi Albertovi jsou dva. Prochází různými přirozenými dětskými obdobími. Je Spidermanem, robotem, medvídkem, řidičem autobusu, závodníkem, popelářem, kapitánem nebo pilotem. Ale jakmile vidí vlak, zastaví se, sleduje, rozzáří se, a dokonce k babičce s dědou chce jezdit právě spojem, který vyjíždí z Masarykova nádraží. Jméno stanice zná dokonale a precizně jej vyslovuje. Tak jen pevně doufám, že v tom prosinci stále nové grafikony vychází, protože jeden z dávků k Vánocům je jasný.

A jsem šťastný, protože jedním z mých výchovných předsevzetí nezkušeného otce je i to, že aby mohl člověk poznávat svět, musí nejprve objevit svoji vlast. A to se v dětství dělá nejlépe z vlaku. Z prostředku, kde se táta může synovi věnovat zcela. Z prostředku, který vydává ten přesný rytmus. Z prostředku, který ani v čase neztrácí kus romantiky. A jsem zvědav, kdo z nás dvou bude znát za rok nejlepší cestu ze stanice Praha-Klánovice do Horky nad Moravou. I tu nejmalebnější. Prostě geny se měnit nedají.

Šťastnou cestu!

Křížovka

Pro všechny, kdo si chtějí procvičit své mozkové závity, jsme připravili křížovku. V tajence najdete některá slova ze železničářského slangu.

POMŮCKA: AGUTI, ANAA, ATRIUM, COM, DECHIRER, TARCHUN, TEASPOON	ŽENSKÉ JMÉNO (27.3.)	JEDNA Z PLANET	1. DÍL TAJENKY		FRANCOUZSKÉ MĚSTO	NĚMECKÝ SVATÝ	CITO-SLOVCE ÚDIVU	ANGL. BĚŽET		POTRAVINÁŘSKÝ KÁRAMEL	RUSKÝ MISTR SVĚTA V ŠACHU (ALEXANDR)		2. DÍL TAJENKY	OSLÍ MLÁDĚ	ČESKÝ DIRIGENT A SKLADATEL (JAN NEPOMUK)	
MOHUTNÝ STROM					ANGL. CAR					MODEL VOZU FORD			DOMÉNA NEJVYŠŠÍ ÚROVNĚ			
DOMÁCKY IRENA					HAVAJSKÝ OSTROV					ULICE (ZKR.) JMÉNO ZPĚVÁKA SHEERANA			SVĚTOVÁ VELMOC INDICKÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ			
KOŘENÍ Z NATĚ PELYNKU							MATNÝ KANTON V SEVERNÍM ŠVÝCARSKU									
MALÝ PAPOUŠEK								FRANCOUZSKÝ ROZTRHAT TLUKOT (BÁSNICKY)								
	PŘEDLOŽKA S 2. PÁDEM	OVINOUT								ZISK (EXPRE-SIVNĚ) VÝZVA K TICHU				LYŽAŘSKÁ DISCIPLINA	ANGL. ONO	
ŠPIČATÝ VÝRŮSTEK NA MALINÍKU							STEVENSONOVY INICIÁLY ŘECKÁ PISMENA A				ČÁSTI VESNIC SLOVENSKÝ JEHLA					
VÍKO (OBECNĚ)						JIHOAMERICKÝ HLODAVEC ŠVÉDSKÉ SIDLO					SHON TÝKAJÍCÍ SE ZIMY					
	OSLÍ HÝKÁNÍ INIC. ZPĚVÁKA HŮLKY				PROTILETADLOVÝ KANON DÁMSKÝ KLOBOUČEK BEZ KREMPY					ZNAČKA HERTZU SLONÍ ZUBY			CHEM. ZN. TELLURU POLYETHYRIMIDOVÁ VLÁKNA		POVEL KOČIHO	
MPZ DÁNSKA			SÓJOVÝ SYR	4. DÍL TAJENKY				FILMOVÉ ZTVÁRNĚNÍ PÍSNE KANADSKÁ ŘEKA					ZÁKONIK PRÁCE (ZKR.) NEKONAT			
ROZMLUVY																
	ODE DNE VYDÁNÍ (Z LATINY)	NÁZEV PISMENE X ZÁPISNÍK						ANGL. CHLAPEC HŘMOT							ČERVENATI	SOLENÁ PŮLKA PRASETE
ATOL V SOU-OSTROVÍ NÍZKÉ OSTROVY						VĚZENÍ (SLANGOVÉ) KRUTÝ				ZAKVIČENÍ VEPŘE NĚMECKÝ ON					POMLUVA VARIABILNÍ SYMBOL (ZKR.)	
ANGL. PES					SOLMIZAČNÍ SLABIKA MEZINÁRODNÍ KÓD ISLANDU					TYP VLAKU DRUH TRHAVINY			NAUKA ČADSKÉ MĚSTO			
VNITŘNÍ DVŮR BUDOVOV SE ZELENÍ																
ANGL. ČAJOVÁ LŽIČKA															SOMÁLSKÁ STUDNA	
LATINSKY KOST				OLIZOVAT											TYP ČÍNSKÉ OPERY	

Červený šukafon zastavil u klacku

t Ondřej Kubala

Každá profese má svůj specifický slang, stejně tak lidé, kteří pracují na železnici. Tak schválně, tipnete si, co se stane, když u trpaslíka zastaví bardotka, aby mohla šibovat společně s hurvínkem do šturcu?

Bardotka

Československá lokomotiva vyráběná v letech 1964–1971 v ČKD, kterou dnes už potkáte zpravidla jen zařazenou v zážitkových vlacích. Bardotka se jí říká kvůli dopředu vyklenuté kapotě pod předními okny, která železničářům připomínala přednosti tehdejšího sex-symbolu Brigitte Bardot.

Bobina

Československá elektrická lokomotiva vyráběná v plzeňských závodech V. I. Lenina (dnešní Škoda Plzeň) v letech 1953–1958. Technické označení uspořádání jejího pojezdu je Bo'Bo', což znamená, že jde o lokomotivu se dvěma samostatnými podvozky, každým se dvěma samostatně hnanými nápravami. Odtud vychází její přezdívka Bobina. Arriva v Česku provozuje hned dvě. Můžete je vidět v čele nákladních i osobních vlaků.

Cukrovat

Nečekejte žádný flirt, cukrování je výraz pro situaci, kdy si strojvedoucí pískovačem posype například vlhkou nebo listím zapadanou kolej před vlakem, aby mu neprokluzovala kola. Pískovači je vybavena každá lokomotiva a veze s sebou pro tyto případy zásobu písku.

Flamendr

Poslední večerní spoj, kterým se vrací domů cestující ze zábavy, často ve velmi podroušeném stavu.

Hurvínek

Staříčský motorák s dřevěnými lavicemi, který byl nejčastějším motorovým vlakem na československých lokálkách v poválečných letech. Vzpomínáte na film Slunce, seno, jahody a "Nezastavujem, máme zpoždění"? Tak to je scéna s hurvínkem. Jeho nástupcem se pak v 80. letech staly šukafony (viz níže).

Kaštani

Výraz pro cestující, který se používá nejen na železnici, ale ve všech dopravních odvětvích v Česku. Velmi často se tak označují cestující v prostředí MHD.

Klacek

Návěstidlo (laicky semafor). Jde především o označení pro dříve používaná mechanická návěstidla, která neměnila barvy jako dnešní semafore, ale pokyn k zastavení vlaku dávala mechanickým ráhmem ve vodorovné poloze.

Limetka

První motorové rychlíky Arrivy na českých kolejích, říkalo se jim limetky díky

svěže zelené barvě. Většina vlaků Arrivy je dnes už v modrých barvách, několik posledních limetek však na kolejích můžete zahlédnout stále.

Sekera

Velké zpoždění. Používá se společně se slovesem mít. Pokud řekne štiplístek nebo fíra, že máme hodinovou sekeru, znamená to, že náš vlak jede o hodinu později, než mu ukládá jízdní řád.

Štiplístek

Průvodčí či stevard na palubě vlaku, který kontroluje jízdenky kaštanům (viz výše).

Štunc

Jde o takzvanou kusou kolej, laicky řečeno slepou, tedy kolej, která nikam nevede a je ukončena nárazníky.

Šukafon

Malý československý motorák, který je už řadu let typickým vozidlem pro provoz na českých lokálkách, kde tzv. hobluje trať sem tam, sem tam.

Šustrovat

Postupně nabírat zpoždění během cesty.

Trpaslík

Označení pro trpasličí návěstidlo, které není vysoko na stožáru, ale nízko u země u kolejí. Nejčastěji se trpasličí návěstidla používají pro posun ve stanicích.



Vychutnat si Brno

t & f Lenka Požárová

Že se do Brna jezdí nejen za funkcionalistickými perlami, je jasná věc. Město si vás omotá kolem prstu svou zpomalenou moravskou náturou, navíc se můžete nechat hýčkat nejrůznějšími zážitky. Abyste si výlet náležitě užili, poodkryju vám pokličku těch kulinárních.

Kávová infuze

MONOGRAM ESPRESSO BAR,
KAPUCÍNSKÉ NÁMĚSTÍ 310/12
DEZERTÍNA, NOVOBRANSKÁ 16

Potřebujete-li do žil vpravit kofein hned po příjezdu, můžete z nádrů zamířit do několika blízkých podniků. **Monogram Espresso Bar** je malý, leč vymazlený. Až se ochladí, doporučuju jejich skvostnou irskou kávu podávanou v broušené sklenice, a když vás honí mlsná, zabořte lžičku do košíčku se slaným karamellem a mořskou solí.

Pokud chcete větší dávku cukru, stočte své kroky do **Dezertíny**, taktéž pidipodniku, kde si můžete rozpočítat ententýky mezi plněnými croissanty či

koblihami. Nechybí ani mrkvový dort s vrstvou karamelu zalitého tmavou čokoládou či pletýnka s názvem Pani Popletená. Ta pravidelně mění svůj ohoz a jde z krému do krému.

← Kofein až po jídle

VEČERKA, PEKAŘSKÁ 9

Je fuk, jestli je zrovna čas snídaně, oběda, či večeře, **Večerka** vytře zrak v každé denní době. Tomi a May se jako druhá vietnamská generace narozená v Česku pustili do bourání předsudků a dělají si prču ze svých rodičů. Jejich Večerka je rebelská i nápaditá, oku i jazyku lahodící.

K snídani se může zakousnout do chleba ve vajíčku s hráškovým pestem a fermentovaným květákem nebo do slaného větrníku. Pokud jste jako já nenáviděli od školních jídelen koprovku, tady vylížete misku. Dělají ji totiž s limetkovými listy a podávají s lososem uzeným nedaleko odtud. Kuře na paprice je zalité kokosovým mlékem, zkrátka dost je tu toho „posvěceno vietnamskou babičkou“. I kávu dělají parádně a nesmíte minout jejich skvělou vychlazenou kávovou kombuchou.

↗ Snídaňové impérium

EGGO, DVOŘÁKOVA 12

Ron s Víťou začínali pod značkou **Eggo** se starým citroěnem na Zelném trhu podávat vaječné snídaně před pár lety. V covidu se zabydleli v kamenném bistru, kde se můžou víc vydovářet a vy můžete ochutnat jednu z nejlepších snídaní ve městě.

Z menu nesundávají legendární míchačky s čedarem a chilli mayo podávané v bulce s křupavou slaninou a třeba budete mít štěstí na noblesní pařížák

s rohlíkem. Anebo byste raději livance s trhaným uzeným kolenem? V zimě si zase můžete nechat v ústech rozpouštět obláčky nadýchané krupičné kaše prohnané šlehačkovou lahví, která se podává s horkým ovocem. Každý měsíc hosty navíc omračují svým menu v rámci akce 5 o'clock s britskou jiskrou a vyplatí se sledovat jejich sociální sítě.



Tokio v Brně?

MANYA, PRŮCHODNÍ 2

Margita a Martin makali při zaučování v Japonsku, aby vás mohli oblažit svým kuchařským uměním plným umami. V pozoruhodně pojatém bistru **Manya** s retro japonskými plakáty vyráží dech jednotlivými sousty, která tu ochutnáte.

Začít můžete křupavým kuřecím karaage s citrusovou majonézou a pokračovat knedlíčky gjóza plněnými kachním masem či zeleninou s domácí omáčkou hoisin. Nechat ujít byste si neměli ani křupavé chobotničky se solí a limetou nebo lilek zapečený s misem který máslově měkký vyjídáte dřevěnou lžící ze slupky. Ach ano, nechybí spous-

ta suši na tradiční japonské keramice a proudem tu teče nejen točený japonský ležák, ale i saké od malovýrobců.

↓ Od základů

ELEMENT, BĚHOUNSKÁ 108/7

Zatímco šéfkuchař Tom kouzlí ze sezonních surovin, které rád chodí vybírat na Zelný trh, na baru si s drinky hraje oceňovaný barman a spolujednatel Honza. Do jejich **Elementu** mě baví chodit nejen kvůli jídlu, ale i kvůli prostředí a atmosféře.

Obejit se nemůžu bez smažených rýžových knedlíčků s rozpuštěnou mozzarellou podávaných s různým kimči. To tu umně míchají korejské ruce. Odbrojit se můžete nechat lahodnými tagliatelle z celeru, vlastní šest měsíců sušenou šunkou s domácími tyčinkami grissini a slunečnicovým máslem z pražených semínek nebo plátky z jelena s libečkovým olejem. Sousta přímo prosí o doprovod fajnovými moravskými víny.

Hořký parták

NA STOJÁKA,
BĚHOUNSKÁ 16

LOKÁL U CAIPLA,
KOZÍ 115/3

U ALBERTA,
PELLICOVA 10

PIVOVAR HARRY,
POŠTOVSKÁ 68/3

MALT WORM,
STAROBRNĚNSKÁ 339/12

Na škopek (pivo) chodíme v Brně rádi a často. Proto je tu hospoda téměř na každém rohu. Pro neopakovatelnou venkovní atmosféru zamiřte na Jakubské náměstí před hospodu **Na stojáka**. S pivem se tu postává nebo sedí na obrubníku. V **Lokálu U Caipla** máme solidně vyfintěné ostění s vtípnými hláškami a **U Alberta** na úpatí Špilberku je to zase pod stromy na schodech hotová poetika.

Pivovar Harry staví na hantecu (místní variantě češtiny) i rudé barvě (nejen na záchodcích) a možná se tre-



říte do večera, kdy tu bude hrát DJ. Pokud je vám atmosféra ukradená a toužíte prochutnat co nejvíc vzorků, sedmnáct jich najdete na čepu v ochutnávkové pivnici **Malt Worm**. Nezapomeňte, že v Brně je všechno kousek a tenhle výběr zvládnete obejit pěšky za večer.

↓ Na značkách!

BŮCHECK,
ZELNÝ TRH

Kromě neděle a pondělka se davy náročných hladovců řadí spořádaně do lajny u nenápadné proluky na Zelném trhu (vedle prodejny Gran Moravia). Rolety tu v 11.30 otevírá legendární food truck **Bůcheck**, ve kterém slovenští Peter a Zuzina ukázali Brnu, jak se dělá pořádný street food.

Od bůčku přes trhané hovězí ke grilovanému sýru nebo hot dogu v loupáčku s domácími omáčkami a hrančlemi na sádle to nemá chybu. V burgeru umí vystříhnout i plněné papriky. I jejich nápoje se nesou v neposedném duchu, ať je to IPA, nebo nový heřmánkový ledový čaj Kamil. Chytlavý je samo sebou i playlist, takže si při hodování na stojáka u barelů proměněných v stoly můžete podupávat do rytmu.



↑ Tečka v baru

BAR, KTERÝ NEEXISTUJE,
DVOŘÁKOVA 1

WHISKEY BAR, KTERÝ NEEXISTUJE,
GORKÉHO 98/58,

SUPER PANDA CIRCUS,
ŠILINGROVO NÁM. 257/3

Je-li vaším přáním dorazit (se) večer v baru, i těmto je město vyhlášené. Ať je to prvorozený **Bar, který neexistuje** s nepřehlédnutelným lustrem a – pssst, nechte si to pro sebe – nečekaným bujonem pro hosty, kteří vydrží do zaví-

račky. Nebo mému srdci bližší komorní **Whiskey Bar, který neexistuje**, s výpečky či fajnými žebry marinovanými s espresem, ciderem a čokoládou. Má nově pobočku i v centru na Běhounské a kromě míchaných drinků si v něm dáte i jejich vlastní Sour Ale Margaritu, tedy pivo kyseláč se solí, limetou a pomerančem.

Pokud se chcete nechat vystřelit z reality nejen namíchanými drinky, nastudujte si předem adresu, odhrňte závěs a zazvoňte tam, kde večer co večer boří realitu mysteriózní **Super Panda Circus**, ve kterém se i časoprostor stává tekutým. ●

Zatočte k nám!

Náborový příspěvek
50 000 Kč
pro řidiče s oprávněním skupiny D



ARRIVA hledá nové řidiče autobusu

Pokud nemáte řidičák na autobus, prostě vám ho zaplatíme!

725 100 725
www.arriva.cz/kariera

 **arriva**
a DB company



350 KILOMETRŮ, 40 TUN, 0 GRAMŮ CO₂

Dojezd až 350 kilometrů na jedno nabití při 40t zatížení a potenciál ušetřit až sto procent emisí CO₂*. Nová generace elektrických vozidel Scania přináší udržitelnou dopravu budoucnosti za hranice velkoměst bez kompromisů v oblasti užitečné hmotnosti a s kompletním balíčkem služeb včetně poradenství a dodání dobíjecí infrastruktury na klíč.



* Při provozu na elektřinu z obnovitelných zdrojů.

SCANIA