

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

1/2019

JÍDLO
MAĎARSKÉ
KUCHYNĚ
str. 26–27



Legendární autobusy

Historie v garážích Arrivy str. 6–9

Téma čísla: Autobusové hračky

**Autobus jako vzpomínka,
vášeň i posedlost** str. 10–12

ARREVUE

1/2019



Legends v garážích Arrivy

Snažíme se chránit odkaz bohaté historie autobusové dopravy v naší zemi. Které unikáty se skrývají v portfoliu Arrivy?

6-9



Autobusové hračky

S čím jsme si hráli, když naše láska k autobusům klíčila. Některé hračky jsou stále k máni.

10-12



Poradna: Jak na nemoci

Veřejná doprava je z pohledu infekčních nemocí rizikové prostředí. Poradíme, jak minimalizovat riziko nákazy běžně přenosnými nemocemi.

16



Panoramatické vlakové tratě

I když nemáme vysoké hory ani rozeklaná pobřežní skaliska, stále jsou v naší zemi krásné a dramatické vlakové tratě.

20-23



Martin Semerád:

Od rally k okruhům. Bývalý veleúspěšný jezdec rally dnes předává svůj um řidičům, kteří chtějí jezdit rychleji nebo bezpečněji.

24-25



Milí kolegové,

mám velkou radost, jak úspěšně Arriva vstoupila do roku 2019. Je to zásluha řady z vás, kteří pro Arrivu pracujete. V únoru jsme podepsali s Ministerstvem dopravy důležitou smlouvu, díky které začneme už letos v prosinci provozovat čtyři vlakové rychlíkové linky v Česku. Půjde o motorové rychlíky, nasadíme na ně naše osvědčené vlaky, které už znáte z expresů z Prahy do Nitry. Nově budeme vozit cestující z Prahy do Rakovníka, do Tanvaldu, do Českých Budějovic přes Písek a také z Kolína do Nového Boru. Tím to ale nekončí. Liberecký kraj si vybral Arrivu jako partnera k zajištění osobních vlaků v okolí Turnova a Železného Brodu a pracujeme také na podpisu smlouvy se Zlínským krajem. I tady vyjedou naše vlaky na zdejší regionální tratě. Z letošních pěti motorových vlaků jich budeme příští rok provozovat padesát.

Nově jsme převzali část autobusových linek na Žatecku a v Plzeňském kraji jsme uspěli ve velkém autobusovém tendru. Převzeme tak v příštím roce dopravu ve velké části Plzeňského kraje. Těším se, že místní řidiče přivítáme u nás v Arrivě.

Detaily k těmto tématům najdete uvnitř čísla ArRevue, které máte právě v ruce. Řada dalších zakázek, o které se budeme chtít utkat, je před námi. Arriva je a bude největším a nejdůležitějším hráčem na českém dopravním trhu.

Daniel Adamka
generální ředitel společnosti Arriva

Text: Pavel Hružka
Foto: Tomáš Malý



DANIEL POSPÍŠIL

VEDOUČÍ PRÁVNÍHO ODDĚLENÍ SPOLEČNOSTI ARRIVA TRANSPORT

Daniel Pospíšil dohlíží na to, aby se veškerá činnost skupiny Arriva pohybovala v platném právním rámci, i na to, aby dohody se zákazníky a partnery měly silnou oporu v kvalitních smlouvách. Řekl nám, co ho na této náročné práci baví i jak od ní odpočívá.

V čem spočívá vaše práce?

Jde zejména o zajišťování právních záležitostí pro celou skupinu Arriva. Prakticky od zajištění správy společností, což jsou valné hromady, zápisy do obchodních rejstříků a podobně. Pak je to smluvní agenda – připomínkování smluv uzavíraných jednotlivými společnostmi, spolupráce s naším nákupním oddělením. Úzce spolupracujeme také s personálním oddělením. Dále zajišťujeme právní posouzení zadávací dokumentace při výběrových řízeních, kterých se Arriva účastní. V neposlední řadě je to agenda compliance, což je dohled na soulad s předpisy hospodářské soutěže, protikorupčními předpisy a ochrana osobních údajů.

Co to znamená konkrétně?

Při výběrových řízeních například analýza zadávací dokumentace, navrhované smlouvy se zadavatelem, kterým je většinou kraj nebo ministerstvo, a vyhodnocení rizik, která pro nás

vyplývají. U soudních sporů, kterých se Arriva účastní, využíváme externí advokáty, kteří jsou specialisté na danou oblast. Moje práce je případ prvotně zanalyzovat a poté komunikovat a spolupracovat s advokátní kanceláří na řešení úkolu.

Jak početný je váš tým?

Právní tým je tvořen dvěma lidmi, což jsem já a kolegyně. Máme k ruce ještě jednoho kolegu, který není právník a odpovídá za compliance a interní audity.

Na čem pracujete v těchto dnech?

Nejaktuálnější jsou právě tendry, tedy výběrová řízení, kterých je teď hodně a zabírá to nejvíč času.

Dá se nějak popsat váš běžný pracovní den?

Pravidelný režim moc nemám, práce je celkem různorodá. Někdy řeším celý den zadávací dokumentaci nebo nějakou



smlouvu, jindy sepisují nějaký dokument... Když se najde volná chvíle, studuji nová právní nařízení. Člověk se musí stále vzdělávat a udržovat se v obraze. Právní oblast se vyvíjí neustále, zákony se mění. Většinou jsem v kanceláři, pokud není potřeba objíždět společnosti, dodavatele nebo partnery a řešit něco osobně.

Co vás na této práci nejvíce baví?

Pestrost. Každý den v právní oblasti řeším něco jiného. Není to jako v řadě jiných firem, kde právník řeší třeba jen jeden typ smlouvy. Již od dětství mě také zajímá doprava. Vlastně jsem v Arrivě spojil to, co jsem vystudoval, s tím, co mě baví. Nepovažuji se přímo za „šotouše“, ale doprava je mi blízká a jsem rád, že se jí můžu věnovat.

Jak se vám líbí Arriva a její firemní kultura?

Líbí se mi tu moc. Především otevřenost, pohoda, přátelské prostředí, vstřícný nadřazený.

Co pro vás bude v následujících dnech největší výzva?

Určitě dotažení vyjednávání ohledně železničních tendrů, kde je mimo jiné třeba vyjednat koupi, případně pronájem železničních jednotek. To je teď největší úkol.

Máte náročné poslání, musíte přečíst kila dokumentů. Jak od práce odpočíváte?

Je to paradoxní, ale je to většinou zase čtení.

Tedy žádný adrenalin?

To ne, nejsem ten typ. Když už je toho hodně, jdu do přírody někam mimo Prahu, nejraději do lesa.

Co čtete?

Tím, jak se musím udržovat v obraze, tak často odbornější věci. Ale před spaním si přečtu nějakou knížku nebo časopis.

Ukázalo se, že mezi zaměstnanci Arrivy je spousta vášnivých čtenářů. Máte nějaký tip na dobrou knihu?

Teď jsem na dovolené četl Čekání na Bojanglese od Oliviera Bourdeauta. To byla skvělá knížka, mohu doporučit.

Jezdíte autobusem?

Právě jsem autobusem přijel. A pokud můžu, jezdím po Praze městskou hromadnou dopravou.

Rosteme! Z šesti na 60 vlaků za pouhý rok



Naše vlaky jezdí na nové pražské městské lince S49 a také na dálkové lince z Prahy do Nitra. Od prosince letošního roku k nim přibude velká porce nových linek. Uspěli jsme s nabídkou na provoz čtyř ministerských rychlíků. Na třech linkách budeme vyjíždět z Prahy do Rakovníka, do Tanvaldu a do Českých Budějovic. Poslední linka vede z Kolína do Nového Boru. Pro tyto linky je v plánu pořídit 27 vlakových jednotek řady 845, které jezdí právě z Prahy do Nitra. Ve špičkách počítáme s tím, že budeme sdružovat až čtyři jednotky do jedné soupravy, podle poptávky cestujících. Ve Zlínském kraji zase budeme jezdit

na regionálních tratích celkem 21 vlaky, deset jednotek Alstom poskytne Arrivě Leo Express, zbylé vlaky budou 845ky, které do roku 2022 plně nahradíme jednotkami Stadler GTW. Nově tak budeme vozit cestující na Vlárské dráze ze Starého Města u Uherského Hradiště do Bylnice. Dále pak do Horní Lidče, Vsetína a až do Rožnova pod Radhoštěm. Další úspěch slavíme v Libereckém kraji. Tam budeme jezdit mezi Libercem, Starou Pakou, Železným Brodem a Tanvaldem. Cestující se mohou těšit na osvědčené jednotky 845, jež po roce nahradíme německým Desirem od Siemensu.

Hledáme nové kolegy



Arriva je úspěšná v autobusových i vlakových tendrech. Nedávno jsme získali zakázky na provoz vlaků ve Zlínském a Libereckém kraji a sháníme nové kolegy. Práci u nás najdou strojvůdci, stevardi, mechanici, elektrikáři a další profese. Brzy budeme spouštět náborovou kampaň a obracíme se také na vás, naše zaměstnance, zda nám pomůžete nové kolegy oslovit. Ti, kteří o profesích, jako je strojvedoucí nebo stevard, přemýšlí, ale nemají patřičná oprávnění, si nemusejí zoufat. Rádi všem pomůžeme s jejich získáním. Pokud máte o práci strojvedoucího či stevarda zájem, neváhejte a pošlete nám své životopisy na novaprace@arriva.cz, my se vám ozveme co nejdříve zpět. To platí i pro řidiče, které budeme potřebovat v Plzeňském kraji. Zde jsme uspěli v soutěžích na zajištění autobusové dopravy. Budeme oslovovat všechny řidiče a těm, kdo již potřebný řidičský průkaz vlastní, nabídneme vstupní bonus ve výši 20 tisíc korun. Zájemcům o práci řidiče případně umožníme získání řidičského oprávnění, pokud ho ještě nemají.

Ekologické autobusy pro Trutnov



Turnovská městská hromadná doprava má od února ve své flotile čtyři elektrobuses Škoda 26 BB. Ty spolu se třemi autobusy SOR NBG 18 na CNG doplnily stávající tři plynové autobusy. Město se tak úplně zbavilo autobusů s dieslovými motory. Arriva tím zásadně přispěje ke zlepšení životního prostředí a k moderní městské hromadné dopravě. Všechny autobusy jsou nízkopodlažní a klimatizované. Cestující mají k dispozici USB nabíječky nebo mohou jízdné platit bezkontaktní platební kartou. Elektrobusem zajišťuje napájení unikátní rychlonabíjecí stanice, která dobije baterie na 90 % jejich kapacity za pouhých 15 minut.

Letos vyměníme více než 150 starých autobusů za nové

V letošním roce plánujeme nakoupit téměř 150 nových autobusů. Půjde zejména o náhradu starších a již nevyhovujících vozidel. Budeme nakupovat autobusy s klasickým dieslovým motorem, ale nezapomeneme ani na ekologické vozy. Zakládáme si totiž na tom, že Arriva je lídrem v oblasti ekologie vozidel. Proto do naší flotily nakoupíme také autobusy na plyn (CNG) a neopomeneme elektrobuses. Autobusy budou klimatizované a některé nízkopodlažní. K celkem již standardní výbavě dnešních vozidel patří USB nabíječky na drobnou elektroniku. Těšíme se, až se jimi svezeme!

Nová dopravní značka

V České republice se ročně stane několik smrtelných nehod, když řidič vjede do protisměru na dálnici. Ministerstvo dopravy připravuje novou dopravní značku, kterou už známe z rakouských nebo německých dálnic. Oproti klasickému zákaz vjezdu je tabule jasně viditelná díky reflexní žluté barvě. Navíc bude mít na sobě nápis „STOP. Jste v protisměru“. Umisťovat se bude co nejbližší výjezdu z dálnice tak, aby se řidič v případě, že odbočí špatně, nedostal až do míst, kde hrozí střet s nic netušícími řidiči na dálnici.



Jste v protisměru

Bobina – nová elektrická lokomotiva



Do roku 2007 stála v žilinském depu. Po generální opravě a renovaci se z ní stala nejmodernější a také krásná lokomotiva 140.052, zvaná bobina. Opravu prováděla Českomoravská železniční opravná v Přerově. Některé chybějící součástky a segmenty bylo třeba znovu vyrobit a lokomotivu také vybavit moderními elektronickými prvky. Bobinu v roce 2018 koupila Arriva od polského dopravce Ecco Rail. Nyní se musí v přerovském ČMZO zpětně depolonizovat a proběhne její bohemizace. Také získá krásný nátěr v barvách Arrivy a od jara letošního roku bude vítanou posilou v současném rozšiřujícím se železničním provozu Arrivy.

Arriva bude deset let jezdit v Plzeňském kraji



Začátek února přinesl zásadní vítězství Arrivy v Plzeňském kraji. Od první poloviny příštího roku bude Arriva Střední Čechy následujících deset let zajišťovat provoz více než 300 autobusů pěti různých velikostních kategorií. Cestující se tak svezou v nových moderních klimatizovaných autobusech, ve kterých bude k dispozici Wi-Fi připojení a USB nabíječky. Jedním z požadavků kraje bylo, že na méně vytížených spojích musí nový dopravce nasadit mikrobuses. O které konkrétní autobusy se bude jednat, zatím řešíme, ale podmínka je, že musejí být nové. Je tedy na co se těšit.

AUTOBUSOVÁ HISTORIE V GARÁŽÍCH ARRIVY

Autobusy z naší historie nedokázaly poskytnout takový stupeň pohodlí a bezpečí jako dnešní vozy, stejně si ale tyto krásné stroje zaslouží náš obdiv. Nemůžeme popřít, že je za tím kus nostalgie, zájem mladších generací však ukazuje, že to není jen tím.

Text: Pavel Hruža, Tomáš Brada, Jiří Pokorný
Foto: archiv autorů





Řada vysloužilých strojů se zařadila mezi legendy a takové RTO je ikonou českého designu své doby, stejně jako třeba původní Škoda Felicia, hodinky Prim nebo Tatraplan. Toto dědictví je třeba chránit a snažíme se o to i v Arrivě. Ve flotilách našich společností je několik krásných klasiků, které stojí za pozornost.

Karosa ŠL 11

Je to vlastně následník výše zmíněné Škody 706 RTO, ovšem u tohoto modelu ve verzi LUX. Z provozu se postupně vyřazoval během osmdesátých let. Značka ŠL 11 je opět informačně bohatá: Škoda je značka motoru, „L“ znamená linkový a 11 je délka – tedy 11 metrů. Vůz má samonosnou konstrukci a motor je umístěn mezi nápravami. Pro první autobusy ŠD 11 (označované jako „Evropabusy“) bylo vyrobeno také několik kusů tzv. rotelu



typu LP 30. Rotel je vlastně přívěs – „hotel“ na kolech, v němž bylo umístěno 30 lůžek, umývárna, šatna a WC.

Podobný autobus pamětníci jistě znají i z regionálních meziměstských linek – byl to model Karosa ŠL 11 se dvěma pneumaticky ovládanými dveřmi. Městskou dopravu zajišťoval model ŠM 11 se třemi trojkřídlými skládacími dveřmi.

Historický vůz ŠL 11 společnosti ARRIVA MORAVA vyrobili v Karose Vysoké Mýto roku 1972. Nejdříve patřil podniku ČSAD Praha-Vršovice, po vyřazení je jeho osud neznámý. V roce 2001 byl odkoupen tehdejší Dopravním podnikem Teplice (nyní ARRIVA CITY). Tam byl zrenovován do původního stavu a sloužil při významných událostech až do roku 2014, kdy byl odkoupen současným majitelem ARRIVA MORAVA. Karosa ŠL 11 každoročně vozí malé i velké cestující při mikulášských jízdách v Třinci. Mimo to je využívána k propagaci společnosti při různých příležitostech, jako je slavnostní uvedení elektrobuse do provozu. V letních měsících se hojně využívá k přepravám svatebčanů.

Moravské RTO LUX

ARRIVA MORAVA a. s. představila v červnu loňského roku u silničního muzea ve Vikýřovicích na Šumpersku v rámci páté muzejní noci svůj zrenovovaný autobus Škoda 706 RTO LUX. Práce na historickém autobuse zabraly takřka čtyři roky a právě ve Vikýřovicích si vůz odbyl svou „porenovační“ premiéru.

Autobusy Škoda 706 RTO zřejmě není zapotřebí blíže představovat, neboť se jedná patrně o nejpopulárnější autobus, který v Československu vznikl. Vůz přitom nebyl na svou dobu nikterak výrazně pokrokový (spíše naopak), svou popularitu si ale vydobyl zejména díky mimořádně vydařenému a nadčasovému designu a také délce služby cestujícím.



Ačkoli se tento typ autobusů ještě označuje značkou Škoda, autobusový rámový podvozek včetně motoru již vyráběl pouze LIAZ, n. p., Rýnovice a karoserie samotná pak vznikala u několika výrobců. Autobusy RTO byly z více než 80 % exportovány do dalších zemí společností MOTOKOV právě pod

značkou Škoda, ve světě stále dobře ceněnou. Označení 706 RTO sděluje, že nosnost podvozku je 70 metrických centů, že jej pohání šestiválcový motor a že se jedná o rámový trambusový osobní typ vozidla.

Škoda 706 RTO LUX, verze pro dálkovou dopravu, byla používána na dálkových vnitrostátních i mezinárodních linkách. Má jedny mechanické dveře. Sedadla mají pružinami pérované polštáře, sklápěcí opěradla a loketní opěrky. Za sedadly jsou sítky na malé věci a popelníky. Sedadla a stěny jsou čalouněné – kombinace látky a koženky, na oknech jsou záclonky. Má zasklené přechodové oblouky mezi střechem a boky, popřípadě i střechem.

Výroba autobusů Škoda 706 RTO běžela do roku 1972, v posledních letech již v souběhu s novější řadou Š 11. Moravské „ertéóčko“ bylo vyrobeno ve vysokomýtské Karose v roce 1970 a původně bylo předáno do služeb ministerstva národní obrany. Odtud v roce 1980 putovalo k dalším organizacím a soukromníkům, než jej v roce 2015 získala společnost ARRIVA MORAVA. Přestože vůz působil na první pohled jako kompletní, musel se podrobit velmi náročné opravě. Při ní pomohla celá řada externistů a fanoušků, a to zejména při shánění původních dílů.

Postupně byly na autobuse v rámci opravy vyměněny všechny podstatné části vozidla a zrodil se ukázkově zrekonstruovaný autobus, který je pýchou nejen společnosti ARRIVA MORAVA,



ale celé této nadnárodní skupiny, jež takto přispěla k uchování mimořádného historického exponátu československé produkce.

Autobus byl nalakován krémovou barvou s doplňkovou modrou. Svým vnějším vzhledem neodpovídá stavu, kdy sjezd z výrobní linky, ale podobě, kterou tyto vozy získávaly po generálních opravách. Ve zvoleném barevném schématu byly například provozovány autobusy Škoda 706 RTO v linkovém provedení (verze CAR) u ČSAD Olomouc a minimálně jeden vůz – přímo v zájezdovém provedení LUX – byl provozován s tímto řešením laku u ČSAD Ostrava, závod Jeseník. ARRIVA MORAVA zvolila toto řešení záměrně s ohledem na oblast, v níž zajišťuje veřejnou dopravu.

Škoda RTO LUX z Berouna

Autobus RTO LUX je provozován také v ARRIVA Střední Čechy, konkrétně v Berouně. Autobus byl pořízen v nedobrému stavu, výrazné stopy na něm zanechal ostrý zub času i rez. „Zmrtvýchvstání“ legendárního autobusu se však podařilo na jedničku a dnes je autobus ozdobou všude, kde se objeví.

Autobus byl pořízen společností PROBO TRANS BEROUN v roce 2005 od fotbalového klubu z Prahy-východ. V témže roce začala renovace celého podvozku včetně agregátů u společnosti PROBO SERVIS Hořovice. Po dokončení renovace podvozku byl autobus převezen do Dolních Bučic, do společnosti KARS. Tam byla provedena celková generální oprava rámu a celé karoserie včetně laku. Autobus získal zcela původní podobu, protože lakování proběhlo podle originální doložené dokumentace z výrobního závodu KAROSA Vysoké Mýto. Renovace autobusu byla dokončena v říjnu 2007. Vůz byl slavnostně pokřtěn a 13. 10. 2007 mu byl vystaven křestní list při dnu otevřených dveří ve společnosti PROBO TRANS BEROUN.

Za volantem RTO

Jiří Pokorný, technik společnosti ARRIVA Střední Čechy

V době, kdy byly autobusy této typové řady vyráběny, splňovaly poměrně slušné požadavky na pohodlí cestujících na dálkových linkách i zájezdech. K odpružení autobusu byla použita listová pera s pákovými tlumiči. Pracoviště řidiče nebylo v žádném případě nějak zvlášť útulné. Řidič seděl vedle krytu motoru, odkud vycházel značný mechanický hluk a v letních měsících také nemalé teplo. V té době ještě nebyly autobusy pro zájezdovou dopravu vybaveny klimatizací. Pro snadnější řízení autobusu byl již použit vzduchový posilovač, který ulehčoval řidiči manipulaci s volantem. Zato řízení převodových stupňů bylo nutně provádět s určitým umem – převodovka 5 + 1 stupňů s mechanickým řízením byla zcela bez synchronizace převodových stupňů.



AUTOBUS JAKO VZPOMÍNKA, VÁŠEŇ I POSEDLOST

Autobus nemusí být jen pouhý odosobněný dopravní prostředek nebo v případě řidičů pracovní nástroj, od nějž neočekáváme nic víc, než že splní svou funkci. Pro mnohé může představovat i typický symbol minulé doby, v níž vyrůstali a žili, nebo vzpomínku na někdy již zmizelá či zcela proměněná místa, kam cestovali. A ještě pro jiné může být autobus předmětem sběratelské vášně, nebo dokonce posedlosti. Ovšem nikoli autobus opravdový, nýbrž stará hračka v podobě zmenšeného modelu. Pojďme si tyto symboly dětství a minulosti v tématu tohoto čísla představit a o jeden takový si zasoutěžit!



Text: Daniel Biderman

Foto: ABREX – Muzeum autíček a Martin Mašín

Hraček s dnes populárním přídomek retro, které nám mohou připomínat dětství a minulost, je určitě mnoho. Ovšem zdá se, že zmenšené modely autobusů mezi nimi zaujímají zcela speciální a významné místo. Snad je to tím, že dětské modely tuzemských autobusů přibližně ze šedesátých až osmdesátých let minulého století poměrně věrně kopírovaly skutečné autobusy. A také tím, že se stále dají koupit.

Autobusové zážitky

Všechny Husákovy děti, které si s nimi hrály, je znaly také z běžného provozu a určitě jimi i nejednou někam cestovaly. A s cestováním, ať už v rámci městské hromadné dopravy, nebo meziměstských linek, se vždy pojí zážitky a provází jej sociální kontakt. A také typické a nezaměnitelné smyslové vjemy – skřípění brzd, vůně velikých zahřátých pneumatik, zvuk motoru či otevíraných dveří nebo pocit, když jste se dotkli

ošoupaného koženkového sedadla – to jsou zdánlivě bezvýznamné detaily, které ovšem prostě nejde zapomenout a které nám připomínají věci pro nás důležitější.

Třeba každodenní cestu do školy s nejlepším kamarádem, první cestu na fotbalový zápas s tatínkem, líbání s první láskou na zadním sedadle cestou z tanečních, ale také jízdu k babičce na letní prázdniny, nebo dokonce první výpravu k moři.

Všichni stejným busem

„Za oblibou dobových modelů autobusů stojí nejspíš i unifikovaný trh socialistického Československa, na němž se vyskytovaly prakticky pouze výrobky domácí či spřátelené východní proveniencí,“ říká pan Ladislav, který se zajímá o historii autobusové dopravy a sám je vášnivým sběratelem starých autobusových hraček. „Autobusovou dopravu proto běžně

zajišťoval všude stejný typ vozidel, takže vzpomínky, které se k autobusové dopravě pojí, máme všichni stejné nebo velmi podobné.“

Právě to zvyhodňuje modely autobusů coby univerzálních symbolů doby a vzpomínkových fetišů před modely dobových osobních vozů, protože zde byl přece jen výběr o něco větší a ne každý měl stejné auto. Pro šedesátá a sedmdesátá léta by bylo přesnější říci, že ne každý měl auto. Jezdit autobusem si ovšem mohl již tehdy dovolit každý.

Co se týče samotných hraček, k jejich oblibě u tehdejších dětí přispíval fakt, že byly poměrně přesně a do detailů provedené, takže opravdu připomínaly skutečné autobusy. Navíc obvykle měly i nějakou přidanou funkčnost, jako byl pohon na klíček, setrvačnick, nebo dokonce dálkové ovládání na baterie (více níže).

Řidič „po o“ nechodí

Zajímavou a trochu úsměvnou vzpomínku, která možná stojí za jeho vášni pro modely autobusů, přidává pan Ladislav: „Pamatuju se, že když jsme byli kluci, tak ten, kdo měl autobus, byl někdo. Autíčka měl každý. Ale autobus, to bylo něco úplně jiného. Kdo měl autobus, vždycky vzbudil pozornost. Jeden nám pak pořídil do školky. To bylo super, protože si s ním mohlo hrát víc dětí najednou. Jeden byl jako řidič, ostatní měli různé figurky a čekali s nimi na zastávkách, bylo to bezvadné. Takhle jsme se zabavili i na několik hodin. Vzpomínám si, že jsem měl jít jednou ze školky po obědě, což vždycky byl pro každého svátek, ale ten den jsem měl zrovna autobus já, tedy dělal jsem řidiče, a když pro mě přišla maminka, vůbec jsem nechtěl jít domů, protože jsem věděl, že se na autobus už těše kamarád Jirka. A já mu ho za žádnou cenu nechtěl dát.“

A nyní se už pojďme ponořit přímo do vzpomínek a představit si konkrétní modely autobusů i s jejich reálnými předobrazy.



Karosa ŠD 11

A začínáme hned největší peckou. Plastový model autobusu Karosa ŠD 11 vyráběla v osmdesátých letech firma ITES. Byl vybaven elektromotorem o výkonu 3V a řídil se pomocí krabičky s volantem a dvěma tlačítky pro jízdu vpřed a vzad. Krabička ukrývala dvě velké baterie (buřty) a byla s autobusem spojena kabelem, jímž vedl bovden, který otáčel předními koly. Tehdy šlo vlastně o předchůdce dnešního rádiem řízeného dálkového ovládání. Model se ovšem vyráběl i ve verzi bez dálkového ovládání, u níž se směr jízdy nastavil designově ne právě povedeným jazýčkem v přední části vozidla.

Model s dálkovým ovládáním rozhodně nebyl ve své době levnou záležitostí, stál 130 Kčs. Ovšem levná záležitost to není ani dnes. Cena sběratelských kousků se dle informací od pana Ladislava pohybuje dle stavu hračky od 1 500 Kč (modely bez originální krabičky) až po více než 3 000 Kč!

**Předobraz:**

Samotný autobus Karosa ŠD 11 je dálkový meziměstský autobus vyráběný od šedesátých let až do roku 1981. Z provozu se postupně vyřadil během osmdesátých let. A co znamená označení ŠD 11? „Š“ znamená výrobce motoru, tedy Škodu, „D“ znamená dálkový a 11 je délka – tedy 11 metrů.

POZOR! Vyhrajte autobus!

Právě tento model můžete vyhrát v naší soutěži! Stačí vyluštit křížovku na konci čísla, poslat nám tajenku na adresu redakce a vylosovaný výherce se stane novým majitelem sběratelského plně funkčního modelu s originální krabičkou v hodnotě přes 3 000 Kč!

Karosa LC 736

Rovněž plastový model luxusní verze dálkového a zájezdového autobusu z osmdesátých let v měřítku 1 : 43. Dostupný byl v několika barevných variantách. Na trhu byla rovněž plastová stavebnice v měřítku 1 : 87, která byla navržena jako modelářský výrobek, doporučený pro děti starší 14 let.

**Předobraz:**

Opravdový autobus Karosa LC 736 se vyráběl od roku 1984 až do roku 1997 (!). Právě v těchto letech po roce 1989 objevovali Češi a Slováci, vybavení většinou vlastními zásobami potravin, celou nově otevřenou Evropu, od Španělska až po Skandinávii.

Trolejbus Tatra T 400

Z roku 1960 pochází model trolejbusu Tatra T 400 od firmy Iglz z Trhových Svinů. Trolejbus byl vyráběn z kombinace plastu a plechu. Pohon měl pružinový, doplněný setrvačnickem a natahoval se klíčkem. K tomu sloužil otvor na boku karoserie. V dobovém návodu se píše, že k plnému natažení stačilo klíčkem otočit pouze čtyřikrát. Přední náprava byla výkyvná a sběrače proudy bylo možné stáhnout.

**Předobraz:**

Skutečný trolejbus Tatra T 400 se vyráběl ve čtyřicátých a padesátých letech minulého století v Ostravě a dosahoval rychlosti až 60 km/h.

Škoda RTO-706

Tuto hračku vyráběl přibližně v letech 1965–1980 závod firmy Iles v Trhových Svinech. Byla zhotovena z kombinace plastu a plechu. Autobus existoval ve více verzích s pohonem na setrvačnickem nebo na baterie. Bateriová verze disponovala, stejně jako výše zmíněný model Karosa ŠD 11, jednoduchým dálkovým ovládním, které umožňovalo zatáčení a jízdu vpřed i vzad.

Popis ovládní bovdenové verze: Mírným stiskem páčky rukojeti se zapíná proud a autobus se rozjede. Dalším stisknutím se natáčí přední kola až do krajní polohy, kde

se zapíná zpáteční chod. Uvolněním páčky rukojeti se proud vypíná. Hračka v novější bovdenové verzi stála 82 Kčs. Starší bovdenová verze přišla na 73 Kčs.

Jednoduchý a mnohem méně propracovaný plastový model slavného „ertéóčka“ bez pohonu nabízela také firma Jablonecká bižuterie.

Předobraz:

Skutečný model Škoda RTO-706 se poprvé představil v roce 1956, o rok později jeden z prototypů zazářil ve filmu Florenc 13,30 s Josefem Bekem v hlavní roli. Sériově se vyráběl od roku 1958 do roku 1970, v Polsku pak licenčně dokonce až do roku 1977, a to pod označením Jelcz. Význam typového označení je následující: Sedmdesátka znamená nosnost podvozku 70 metrických centů (7 tun), šestka odkazuje na šestiválcový motor a zkratka RTO je „rámový trambusový osobní typ“ rámu vozidla.

Omnia

Plechový model autobusu, či spíše minibus Omnia byl vybaven pružinovým pohonem. Natahoval se na klíček a dokázal zatáčet pomocí natáčení přední nápravy. Byl dlouhý 26 centimetrů a vyráběl se na Slovensku v závodě Pohorelá.

**Předobraz:**

O skutečném autobusu Omnia se nám nepodařilo nalézt žádné informace. Je možné, že model je čistě dílem fantazie tehdejších slovenských hračkařů.

Věříme, že si s námi mnozí z vás hezky zavzpomínali, ať už na staré autobusy, nebo na své dětství a hračky, které jej provázely. A někteří možná dostali tip či impulz na rozšíření sbírky. Ať už je to jakkoliv, přejeme vám mnoho radosti s autobusy nejrůznějšího stáří a všech velikostí!

**Arriva bude v Derby provozovat nové ekologické autobusy**

Společnost Arriva zveřejnila, jak využila investici ve výši 3,5 milionu liber – z britského města Derby udělala hlavní destinaci trvale udržitelné autobusové dopravy. Jednatřicátého ledna zveřejnila Arriva plány na nasazení 19 nových jednopatrových ekologických autobusů v Derby. Spolu s městskou radou zde uvítala ministra dopravy Chrise Graylinga a společně předvedli, jak se město snaží přesvědčit občany, aby přestali jezdit automobilem.

Několik místních představitelů, radních a firem mělo během exkluzivní předváděcí akce, která se konala rovněž v Derby, možnost si blíže prohlédnout výkonná vozidla. K zahájení provozu dochází poté, co bylo Derby zařazeno do vládního celostátního plánu kvality ovzduší, přičemž zavedením nových vozidel společnost Arriva zdůrazňuje svůj setrvalý závazek sehrát klíčovou úlohu v dlouhodobých změnách v Derby.

Devatenáct vozidel Wrightbus Streetlite poskytne cestujícím prvotřídní komfort a spojení. Autobusy jsou standardně vybaveny koženými sedadly E-Leather a bezdrátovým internetem. Poháněny jsou mikrohybridním naftovým motorem Euro6, který je navržen tak, aby produkoval nižší hladinu škodlivých výfukových zplodin, dosahoval šetrnější spotřeby paliva a měl nižší emise CO₂.

Italští zaměstnanci věnují peníze na dobročinnost

Tři pracovníci, věrní podniku SAF již 25 let, byli za účasti starosty Udine Pietra Fontaniniho odměněni vedením společnosti. Medaile předal Angelo Costa, ředitel firmy SAF a jednatel společnosti Arriva Italia (společnost, která vlastní většinu akcií firmy SAF), a jednatel firmy SAF Alberto Toneatto.

Během slavnostního aktu si zvláštní zmínku zasloužili zaměstnanci pracující v Carnii, kteří se vyznamenali osobním úsilím a iniciativou během krizových situací kvůli špatnému počasí v zóně Alto Friuli. Výjimečné poděkování patřilo těm, kdo koordinovali všechny operace a byli stále k zastížení, přestože telefonní linky selhávaly. Pohotově našli optimální logistické řešení, které zamezilo přerušení veřejné dopravy a umožnilo zvládnout potíže, jež nedávno zdevastovaly silnice a izolovaly obce.

Novinkou tohoto roku je solidární iniciativa firmy SAF: zaměstnancům navrhla, aby se vzdali vánočních dárkových balíčků a aby odpovídající částku dobrovolně věnovali obyvatelům Carnie a Alta Friuli, kteří byli zasaženi špatným počasím. Firma SAF posléze vybraný obnos zdvojnásobila a částka bude uložena na běžný účet Civilní obrany Fvg.

Arriva Polsko zavedla nové autobusové linky ve Varšavě

Po vyhraném výběrovém řízení začala Arriva 22. prosince 2018 ve Varšavě provozovat šest nových linek. Podle osmileté smlouvy by měl každý autobus na těchto linkách najezdit dva miliony kilometrů ročně. V rámci této zakázky provozujeme 34 nových devítimetrových moderních nízkopodlažních autobusů Otakar Vectio C.

Autobusy jsou vybaveny klimatizací, moderním systémem pro hlášení zastávek, LCD obrazovkami s informacemi pro cestující, systémem pro počítání cestujících, monitorováním, strojkou na jízdenky, polstrováním se vzorem evokujícím Varšavu, komunikačním alarmem Alcolock a polohovacím systémem.

Pro tuto zakázku zaměstnala Arriva 50 nových řidičů se znalostí komunikačního systému, varšavských ulic a všech nezbytných pravidel a předpisů.

Jde o druhou zakázku společnosti Arriva pro společnost PTA v hlavním městě. V současné době provozuje Arriva ve Varšavě 88 autobusů na několika linkách.



Text: Pavel Hruža
Foto: archiv Ondřeje Vejsady

ONDŘEJ VEJSADA: FILOZOFUJÍCÍ POVÍDKÁŘ

Ondřej Vejsada je mezi řidiči zjevením. Jeho psychologické vzdělání ho předurčuje k práci ve zcela jiném oboru, píše úspěšné knihy, se svou kapelou objel největší festivaly a jeho videoblog má desítky tisíc zhlédnutí.

Vypadá to, že jste studijní typ...

Jsem učitel, konkrétně etoped, speciální pedagog pro mravně narušenou mládež. Studoval jsem na Univerzitě Karlově a mám doktorát z psychologie a filozofie ze zahraničí.

Nabízí se logická otázka, proč nepokračujete v oboru, který jste studoval.

Mám rád děti a práce mě bavila, ale celkově ty věci kolem mě uspokojovaly méně. K dětem patří i rodiče a s těmi byla někdy těžká komunikace. Uvědomil jsem si, že můj přístup ke školství a výuce začíná být stále více alternativní a že

se mi ten současný způsob školství nelíbí. Nikdy neříkej nikdy, ale momentálně jsem připraven udělat všechno pro to, abych se do školství nevrátil. Navíc můžu říct, že si v Arrivě vydělám víc než dřív ve školství.

Co se týče psychologie, považuju se duší za terapeuta. Je to intenzivní práce s lidmi, kteří jsou nějakým způsobem nalomení a mají problémy. Nedokázal jsem si takovým lidem říct o peníze. Standardní taxa za čtyři hodiny terapie je 3 000 korun... Nakonec to tedy sklouzlo k terapiím zdarma a došlo mi, že to můžu dělat dál jen jako koníček. Pak se ale musím živit někde jinde. (smích)

Jak jste se dostal k řízení autobusu?

Mám rád lidi, rád řídím, tak jsem si jedny prázdniny rozšířil řidičák, udělal si profesák a před rokem a půl začal jezdit. Realita je taková, že pro pracovní trh jsem překvalifikovaný – mám prý „předimenzovaný“ životopis – a pomalu jsem bohužel i starý. Práce je, ale jaká a za kolik! Tohle mi přijde jako prima kompromis.

Máte nějaké zajímavé zážitky s cestujícími? Mnoho! Na začátku jsem používal vtipné hlášky, které jsem měl rád a lidé taky.

Při placení nabitou kartou třeba cestující při nástupu hlásí „Peněženku“ a já na ně: „Nedám! To je přepadení, nebo co?!“ Už po měsíci cestující přebírali mé hlášky. V Kolíně je úzká skupina lidí. Znáám už jejich životní příběhy, s čím stonají, vím, co dělá jejich vnučka. Jen dodneška nevím, jak se jmenujou.

Teď mě pobavilo: máme zastávku Kino, před tím je zastávka Banka. Tam nastupoval pár adolescentů a kluk chtěl říct „dvakrát ke kinu“, ale vypadlo z něj takovým hlasem, jako má Kaiser, „dvakrát kikinu“. Nejdřív jsem zachoval dekorum a pak jsem vyprskl: „Promiňte, slyšel jsem dvakrát kikinu, ale já tu nemám ani jednu.“

Máte obecně rád auta a řízení?

Nejsem vyloženě fanda do strojů, nejsem automechanik, ale rád cestuju a s tím řízení souvisí. Bez přehánění jsem nalítal osobákem milion kilometrů. Dělal jsem lektora, školil jsem manažery ve firmách a za jeden týden jsem měl například dva dny v Ostravě, dva dny v Liberci a jeden den v Českých Budějovicích. Řízení mi nevadí, rád se povožím.



Jaký typ řidiče jste?

Můj parťák se jmenuje pan Chyba. Střídáme se v jednom voze. Nikdy nejezdíme oba naráz, takže mohu s klidným svědomím říct, že jezdím „bez Chyby“! Teď vážně. Mám velkou úctu a hluboký respekt ke kolegům, kteří řídí 25 let a podobně, proto mi je stydno vedle nich mluvit o sobě jako o řidiči. Ale když už se ptáte, tak jsem systematick. Tím, že jezdím po Kolíně pořád dokolečka, jezdím pravděpodobně pořád na milimetry stejně. Brzy jsem si navštívil všechny trasy a teď vím téměř o každé díře, kde si jak najet, kdy brzdit, kdy zapnout retardér... Možná jsem trochu autista, ale vyhovuje mi jezdit takto roboticky. Pak mám čas si s lidmi povídat a to mě na tom baví nejvíc.

Pomáhá vám nějak vaše vzdělání v této práci?

Tím, že jsem dost nekonfliktní a snažím se být hyperprofesionální, spousty chyb mi lidé odpustí, protože jsem snad i milej a laskavej. Mám takové jméno a mockrát se mi stalo, že když jsem měl zpoždění třeba deset minut a omlouval se, že se město nedalo kvůli dopravní situaci projet, řekla mi paní: „Vám to odpustíme.“ V tomhle asi ano, je to trochu manipulace, ale pomáhá. Přednášel jsem asertivitu a manipulaci, to se někdy hodí, zejména v prevenci. Kdybych se ale dostal do konfliktu, asi bych utíkal jako každý jiný.

Pojďme k vašemu psaní. Jak to začalo?

Napsal jsem knížku Můj první vandr. Říkám tomu takové záchodové čtení, nic filozofického, oddychové čtení o partě, co jede na první vandr. Obešel jsem asi 150 nakladatelství, ale nikdo neměl zájem. Většinou mě odmítli s tím, že se jim to nehodí do edičního plánu. Tak jsem se zakouzl a rozhodl se, že ji vydám v angličtině v jednom skvělém belgickém nakladatelství. Oni sami mi nabídli, že mají i českou verzi, a tak vyšla knížka tam. Do dvou let se stala nejúspěšnějším titulem tohoto

Troufám si ale říct, že touhle knížkou se ze mě filozof vlastně stává. Chtěl jsem být jen srozumitelný a udělat jednoduché čtení o hlubokých věcech.

Z čeho při psaní vycházíte? Jsou to životní zkušenosti, nebo spíše filozofové, které čtete?

Každý si myslí, že vytváří něco originálního, ale vždy jen kopíruje, jen si už neuvědomuje koho. Takže v tomto smyslu asi originální nebudu, ale není to dílo, které by popisovalo myšlenky ostatních. Je to momentální inspirace, momentální pohled na věc a můj názor, který určitě vzniknul tím, že se mi složily jiné názory, které jsem slyšel.

Váš videoblog Povídkář na YouTube má už desítky tisíc zhlédnutí. Dělá vám radost?

Mezi ostatními youtubery jsem už „fosil“, je mi 44. (smích) Časem jsem si ale vytvořil skupinu sledujících, což jsou většinou lidé středního věku. Ještě větší radost než z jejich množství mám z toho, že jsou to lidi na podobně vlně jako já.

Jak to vlastně stíháte? Jezdit autobusem je náročné povolání, k tomu píšete, děláte videoblog, hrál jste s úspěšnou kapelou...

Vždy jsem se živil hlavou a teď si užívám, že i když je to náročné a často jsem nevyspalý, tak v tomhle smyslu odcháším z práce s čistou hlavou. To jsem nezažil za celý život. Mohl jsem fyzicky rubat skálu, ale po osmi hodinách mluvení v kuse jsem byl vyřízený a musel jsem jít spát. Je to o prioritách. Po práci si dám dvacet a můžu se věnovat psaní, natáčení, stříhání...

Kapelu už bych nestíhal, ale jsem hrdý na to, čeho jsme dosáhli. Objeli jsme s kapelou Ancient Desire velké festivaly, vyhráli jsme celoroční hitparádu TV Rebel... Bylo to ale náročné. Skládal jsem hudbu, psal všechny texty, se synem jsme točili klipy, dělal jsem i manažerskou práci.

Videoblog Ondřeje Vejsady:
www.youtube.com/povidkar



Text: Petr Bílek
Foto: iStock

NEMOCI V AUTOBUSE: JAK SE JIM BRÁNIT

Nemoci nechodí po horách, ale po lidech. A i nemocní lidé jezdí autobusem Přenosné choroby tudíž představují jedno z rizik povolání řidiče. Jak se infekci účinně bránit?

Koncentrace cestujících na poměrně nevelkém uzavřeném prostoru vozidla může vytvářet rizikové prostředí pro šíření infekčních onemocnění. Zejména v zimním období jsou to nemoci přenášené vzduchem (kapénkami), které postihují hlavně dýchací cesty.

„Mezi virové infekce patří chřipka, parainfluenza, rinoviry a podobně. Mezi bakteriální pak streptokoky, pneumokoky, hemofily a mnohé další,“ vysvětluje MUDr. David Jilich z Kliniky infekčních, tropických a parazitárních nemocí Nemocnice Na Bulovce.

Nejde však jen o přenos vzduchem během jízdy: nakažení hrozí i kontaktem s plochami interiéru autobusu, například při čištění, a to nejen zmíněnou chřipkou, ale také nebezpečnou žloutenkou typu A. Nepříjemná jsou též různá virová průjemová onemocnění. Kromě sedaček, madel a dalších ploch jsou velmi rizikové i peníze, které řidič přijímá od cestujících. A pozor! „Chřipkový virus na povrchu může přežít i několik dní,“ varuje praktická lékařka MUDr. Vlasta Plachá z Polikliniky na Národní v Praze.

Základem ochrany je časté mytí rukou teplou vodou a mýdlem po každém kontaktu s jakýmkoli povrchem v autobuse. Doporučuje se mýt si ruce po dobu 15 až 20 sekund. Jestliže není k dispozici mýdlo a voda, lze použít jednorázové ubrusky na mytí rukou nebo gelové přípravky na bázi alkoholu. Při použití gelu je nezbytné si třít a mnout ruce, dokud gel neuschne. Aby gel byl funkční, nepotřebuje vodu.

Pokud jde o přenos nákazy od cestujících vzduchem, kapénkovou infekcí, ideální by bylo naprosté oddělení kabiny řidiče od prostoru pro cestující, což však většinou není možné. V obecném povědomí je teoreticky – v praxi už tolik ne – oblíbená ochrana pomocí roušky. Ta však není proti virům příliš účinná. „Běžná rouška nemá prakticky žádný význam. Měl by ji nosit ten, kdo chřipku má, aby ji dál nerozšířil. Rouška jako preventivní ochrana před viry ale smysl nemá,“ vysvětluje epidemiolog prof. Roman Prymula. Jistou účinnost mohou mít masky napuštěné speciální protivirovou látkou, které používají například lékaři. Rouška, jež chrání po dobu 24 hodin, však stojí i kolem sta korun. K ochraně

dýchacího ústrojí účinně pomohou jen a pouze respirátory (nikoli roušky) filtrační třídy FFP3. Řidiče s respirátorem by však mezi cestujícími ocenili jenom nadšení příznivci Hvězdných válek...

Hlavní těžiště ochrany před nakažlivými nemocemi tak paradoxně spočívá zcela mimo prostředí autobusu, tedy v prevenci.

Nejlepší dostupná prevence chřipky je očkování. U zdravých dospělých zabrání onemocnění asi v 70 až 90 procentech. „V současnosti se používá takzvaná tetra vakcína, chrání před čtyřmi kmeny virů chřipky. Pravděpodobnost, že onemocníte typem chřipky, proti kterému vakcína neúčinkuje, je významně menší,“ upřesňuje MUDr. Aleš Ducháček z ambulance Synlab.

Kromě očkování spočívá ochrana v obecném posílení imunity. Nástroje jsou jednoduché, třebaže jejich „využití“ přiznejme si, někdy tak snadné není: kvalitní a dostatečně dlouhý spánek, pohyb na čerstvém vzduchu, pravidelný pitný režim – tedy dostatek tekutin –, otužování, saunování, dostatečný odpočinek a vůbec zdravý životní styl.

IVE TMĚ



MÁ SMYSL BĚHAT

Již po osmé rozsvítí Světluška, projekt Nadačního fondu Českého rozhlasu, tisíce běžců, pět měst a stovky nevidomých na Nočních bězích pro Světlušku spolu s ČSOB Na Zdraví. Letošní běhy odstartují 28. 3. v Plzni a následovat bude šňůra běhů potmě v Praze (11. 4.), Brně (17. 4.), Olomouci (25. 4.) a Jihlavě (30. 4.). Víte, jaký Světluška minulý rok trhla rekord? Které známé osobnosti a kapely se letos postarají o hudební rozcvičku? A jak se dala Světluška dohromady s Arrivou?

Světlušku podporuje Arriva již od roku 2012, kdy český výrobce SOR Libchavy vyrobil prototyp autobusu, na němž testoval koncepci kloubových autobusů, které vyvíjel. Protože se od výsledného sériově vyráběného autobusu v mnohém lišil, a nikdy tak nebyl použit pro ostrý provoz s cestujícími, věnovala jej Arriva Světlušce, aby mohla vzniknout pojízdná Kavárna POTMĚ. Od té doby se Arriva s chutí zapojuje i do dalších světluščích projektů. Oblíbenými se staly i každoročně pořádané Noční běhy pro Světlušku, na jejichž startovní čáře již několikrát vyběhla i Arriva. „Běhu pro Světlušku se zúčastnila i desítka zaměstnanců naší společnosti. Někteří odvážlivci dokonce zvolili delší okruh trasy Stromovkou. Jako Arriva jsme rádi, že jsme dlouhodobým partnerem Světlušky, a s naší účastí lze počítat i pro letošní rok 2019,“ říká generální ředitel Daniel Adamka.

Běžci se mohou každoročně těšit na řadu známých tváří, jež se s běhy v daných lokalitách spojují. O rytmické rozpruštění

v Praze se postará kapela Pekař a bubenicová show Thoki & The Groove Army. V Plzni závodníky rozehřeje kapela BtnJ. Pokud se letos chcete do roje světlušek připojit i vy, dlouho neotálejte, nejrychlejší z vás spolu se vstupenkou obdrží i startovní balíček s čelovkou a běžeckou termofólií od generálního partnera běhu ČSOB Na Zdraví a se sportovním vakem na záda spolu se slevovým kuponem od hlavního partnera běhu, společnosti Hannah. Společně můžete i vy rozzářit nejen města, ale také životy nevidomých, výtěžek ze všech běhů totiž poputuje ve prospěch Světlušky, projektu Nadačního fondu Českého rozhlasu. Finální částka, kterou se rok co rok podaří z běhů shromáždit, stále roste. „V loňském roce padly na těchto akcích rovnou dva rekordy. Zaběhat si přišlo přes 7 000 běžců a vybralo se neuvěřitelných 2,8 milionu korun, které doputovaly na pomoc dětem a dospělým s těžkým zrakovým postižením. Každý z běžců naplňuje motto běhů, tedy že i ve tmě má smysl běhat a spojit tak pomoc druhým s příjemným

zážitkem,“ říká Gabriela Drastichová, ředitelka Nadačního fondu Českého rozhlasu.

Běžci si mohou vybrat vždy z kratšího a delšího okruhu, které se pohybují v rozmezí od 2,5 km do 6 km. Kdo nechce běžet, může si trasu klidně jen projít. Vítání jsou zájemci všech věkových kategorií, kteří chtějí podpořit dobrou věc. Registrace na běhy jsou spuštěny na www.behprosvetlusku.cz a zúčastnit se může každý.



Text: Pavel Hrůza
Foto: archiv Richarda Loudy

DOBROVOLNÝ HASIČ V ARRIVĚ

Richard Louda je u Arrivy téměř deset let. Devět let byl řidičem autobusu a od loňského června je dispečerem pravidelné autobusové dopravy. Svou práci kombinuje se závazky dobrovolného hasiče. Povídali jsme si s ním o tom, co ho na této práci zajímá i jak se mu daří oba světy skloubit.



Co konkrétně obnáší práce dispečera?

Jde hlavně o plánování směn řidičů, řešení všech mimořádností, ale i spolupráci na zajištění dobrého stavu autobusů. Po letech práce za volantem byla pro mě výzva zkusit v dopravě něco nového.

Pojďme k dobrovolnému hasičství...

Věnuji se mu přibližně osm let. Dobrovolní hasiči jsou laickou veřejností vnímání trochu zkrlesle. Je tu SDH, sbor dobrovolných hasičů, což je občanská organizace, kdežto JSDH, jednotka sboru dobrovolných hasičů, je útvar zřízený obcí, městem nebo podnikem. Se zřizovatelem má člen jednotky smlouvu o činnosti a v případě potřeby na žádost operačního střediska jednotka vyjíždí. Jednotka se svolává přes aplikaci, člen dle svých možností potvrdí, zda vyjíždí, či nikoliv. V jednotce mám zařazení řidič strojník. Samozřejmě jsem členem sboru dobrovolných hasičů, kde zajišťujeme různou pořadatelskou činnost, hasičské závody pro děti, železný šrot a hasičské hlídky na kulturních

akcích a podobně, ale má hlavní aktivita spočívá v jednotce.

Jak často vyjíždíte do akce?

Průměrně třináctkrát až patnáctkrát za rok. V roce 2017 jsme měli dvacet dva výjezdů.

K čemu jezdíte nejčastěji?

Kromě dopravních nehod vlastně ke všemu. Jsou to požáry, technická pomoc, například se stromy nebo čerpáním vody, dvakrát jsme měli transport pacienta – vážili 150 a 230 kilogramů – a jednou výjezd s defibrilátorem.

Který výjezd vám v poslední době z nějakého důvodu utkvěl v paměti?

Hodně známý výjezd byl k výbuchu lihovaru Dobrovice. Vyjížděl jsem třeba i ke zřízení skladu akumulátorů s nebezpečnou kyselinou a s tím spojené evakuaci lidí. Velmi často pomáhám u požárů rodinných domů, kotelen a podobně. Nejdelší cesta k požáru byla 98 kilometrů do obce Úholičky, kde hořela skládka.



Dochází při výjezdech ke zraněním hasičů?

Minimálně. V dřívější většině případů se na místě setkáváme s profesionálními hasiči. Pokud přijede hasičský záchranný sbor jako první, zasahuje a záleží na situaci a na rozhodnutí velitele zásahu, jestli dobrovolnou jednotku nasadí, nebo ne. Jsou ale i případy, kdy jsme na místě dříve než profesionální hasiči.

Jakou máte výbavu?

Standardní, prakticky srovnatelnou s profesionálními hasiči. Díky dobrému přístupu města Dobrovice se obnovily osobní ochranné pomůcky, dýchací technika a opravila se hasičárna.



Jednotka má k dispozici dopravní automobil DA Ford Transit a cisternovou automobilovou stříkačku TATRA CAS Terrno 6x6.

Kdo výbavu financuje?

Primárně je jednotka hrazena z rozpočtu zřizovatele, v našem případě městem Dobrovice. Cisterna byla pořízena v loňském roce za podpory dotace z fondů EU, nahradila starší Tatra T 148. Na dýchací techniku přispěl kraj. Ostatní vybavení se obnovuje z rozpočtu města.

Účastnil jste se programu grantů, které poskytuje Arriva. O který projekt šlo?

Šlo o vybavení pro požární sport sboru dobrovolných hasičů. Konkrétně o sportovní hadice, ochranné helmy, opasky, prostě standardní výbavu na požární sport. Díky grantu jsme mohli obnovit a zvýšit úroveň vybavení. Ještě jednou Arrivě děkuji.

Jak se vám daří skloubit práci v Arrivě a práci pro JSDH?

Když jsem řídil, nemohl jsem odejít, ale pokud šlo o větší událost a věděl jsem dopředu, že vyjíždíme, bez pomoci kolegů by to nešlo. Poděkování si zaslouží pan Knespl, pan Pátek a další, kteří pomohli zajistit linku a já mohl jít na výjezd.

Grantové projekty Arrivy

V rámci dalších grantů jsme prostřednictvím pana Radomíra Theimera podpořili nejmenší členy SDH Horní Ředice, kteří tak mohli zakoupit sklopné terče na požární útok. Mladé hasiče je potřeba podporovat.

V rámci projektu Dobrý spánek nadevše (aneb postav si svou postel) jsme přispěli částkou ve výši 43 220 Kč na materiál pro nové patrové postele, nové matrace a lůžkoviny ve spacích místnostech frýdecko-místeckého skautského oddílu v Pochni na severní Moravě.



NEJKRÁSNEJŠÍ ČESKÉ TRATĚ

Text: Petr Bílek
Foto: archiv autora

Kouzlo železničních tratí tkví v tom, že mohou vést místy, kam by se silnice nevešla nebo by je narušila. Zde je šest tipů na nejkrásnější výlety vlakem v Česku. Užijte si ubíhání krajiny za oknem i charakteristický konejšivý zvuk kol.



Pražský semmering

Švestková dráha

Při jízdě po lokální trati z Lovosic do Mostu z roku 1898 v podhůří Českého středohoří se můžete kochat úchvatnými pohledy na bizarní sopečné kužely. Na vrcholu některých z nich zahlédnete zříceninu hradu (Oltářík, Košťálov). Trati se říká Švestková dráha, neboť v době svého vzniku ji lemovalo množství švestkových sadů a alejí, z nichž některé tam jsou dodnes. Prakticky z každé zastávky na trati můžete podniknout zajímavý výlet. V Třebenicích navštívte muzeum českých granátů a v Třebívlicích muzeum Ulriky von Levetzow – místní šlechtičny, do níž se v jejích sedmnácti a ve svých dvaasedmdesáti zamiloval génius německé literatury Johann Wolfgang Goethe.



Pražský semmering



Nová Bystřice – jižní Čechy

V Třebívlicích dále najdete velkolepé vlnařství Johann W. A třeba vás zláká výstup na některou z hradních zřícenin – výhled z Košťálova patří k nejúchvatnějším v celém středohoří. A pozor! Tato lokálka není žádná vykopávka, brzy bude patřit k nejmodernějším u nás: ve hře bude zabezpečení s využitím satelitních technologií, automatické vlaky bez strojvedoucích a další technologie.

Pražský semmering

Jednomu z nejkrásnějších železničních úseků v Česku se přezdívá podle železniční trati vedoucí horským sedlem Semmering mezi Dolním Rakouskem a Štýrskem. Pražský semmering vede ze speciální části nádraží Praha-Smíchov a na okraji

dramatického Prokopského údolí na osmi kilometrech překonává výškový rozdíl 93 metrů, mimo jiné i pomocí dvojitého přemostění viadukty. Pozoruhodná je smyčka trati, vracející se o více než 180°. Trať je místy hluboko zařízlá do svahu pod vrchem Děvín a vede přes dnes poněkud zapadlou zastávku Praha-Zvahov a pak kolem Radlic do stanice Praha-Jinonice. Koleje potom dále pokračují nad Košířemi, kolem přírodního parku Košíře-Motol až na Zličín.

Osoblažská úzkokolejka

Z Třemešné ve Slezsku nasedněte na úzkokolejný vlak a vydejte se na zhruba dvacetikilometrovou trať o rozchodu 760 mm. Trať vede až do Osoblahy. Vagonky tahají dvě parní lokomotivy, černá se jmenuje Rešica a druhá, modrá, Malý štokr. Cestující mohou projíždět krajinou nejen v otevřených a zavřených vozech, ale k dispozici je také pivní vagon s dlouhým barovým pultem a cyklovůz na kola a kočárky.

Posázavský pacifik

Je to trasa známá, až profláklá. Ale nebudete zklamáni: skutečný zážitek předčí očekávání. Kultovní tramská trasa vede z nádraží Praha-Braník podél Vltavy do Davle, kde odbočuje k Sázavě.



Moldavská dráha

A tam to začíná: kaňon, kde „řeka hučí v klínu rozervaných skal“. Vznešená romantická krajina v českém podání, to nejsou do výšky se vypínající horské štíty. Krajinné drama je třeba hledat dole, v zářezích, říčních kaňonech, v lomech. A přesně takovým úsekem projedete až do Čerčan, po dráze směle vedené skalami a po náspu vysoko nad řekou, přes lesy, louky i kamenitá suťová pole. Kus za Pikovicemi se nepamenejte u levého okénka dívat na skalní Pikovickou jehlu a jen o kus dál na pravé straně vlaku na fenomenální Žampašský viadukt, s výškou téměř 42 metrů druhý nejvyšší kamenný železniční most ve střední Evropě.



Osoblahy

Mimochodem, v údolí pod ním můžete navštívit středověkou zlatonosnou štolu svatého Josefa. Dojdete-li až na konec jednoho úzkého zákoutí štoly, můžete si něco přát. Když vystoupíte v Petrově a pěšky se vydáte do Kamenného Přívozu, budete procházet trampskými osadami vyzdobenými americkými vlajkami a vybavenými nohejbalovými hřišti. Z Čerčan pak lze podél Sázavy vlakem pokračovat ještě dál: přes Rataje, Český Šternberk, Kácov, Zruč a Ledec až do Světlé.

Dvokrát úzká kolej na jihu Čech

Jedna úzkokolejka vede z Jindřichova Hradce romantickou krajinou České Kanady do Nové Bystřice. Zajímavým zastavením je stanice Kaproun, která prý vznikla v místě, kde byl z vlaku vyhozen legendární Jára Cimrman cestující načerno. Druhá trať vás zavede skrz kopcovitou krajinu plnou lesů do malé obce Obrataň, asi dvacet kilometrů od Tábora. Železniční historie se vás dotkne i při kontrole jízdenek: průvodčí místo lístku tištěného na počítači kleštěmi proštípnou starou dobrou lepenkovou jízdenku.

Moldavská horská dráha

Těto trati se také někdy říká Teplický semmering (už tu tedy máme druhý). Je to odvážně vedená železnice z Mostu



Posázavský pacifik

až na hřeben Krušných hor, do Moldavy (762 m n. m.). To byla původně sklářská huť a na místním nádraží tu před válkou vykonával funkci výpravčího spisovatel Adolf Branald. Dříve se po této dráze přepravovalo uhlí, dnes turisté. Železnice se značným převýšením je tzv. úvratová dráha: mezi Hrobem a Mikulovem (kde můžete vystoupit k dolní stanici lyžařského střediska na svazích hory Bouřňák) se vlak zastaví, lokomotiva se přepřáhne a vlak stoupá dál nahoru opačným směrem. Dříve vlaky jezdily z Moldavy přes hranici do Saska, ale na konci války Rudá armáda koleje na německé straně vytrhala. Násep bez kolejí na německé straně teď slouží aspoň turistům a v zimě běžkařům.



Text: Pavel Hruža
Foto: archiv Martina Semeráda

MARTIN SEMERÁD: OD RALLY NA OKRUHY

Martin Semerád (1990) byl jednou z největších nadějí českého motoristického sportu. V roce 2009 byl jedním z jezdců programu Pirelli Star Drivers, v roce 2011 vyhrál závod mistrovství světa ve Švédsku v kategorii PWRC a na bedně stál i v Portugalsku. Nyní v rámci projektu Driving Academy předává své zkušenosti a svůj um nejen dalším jezdcům, ale i běžným řidičům.

Jak jste se dostal k autům?

Auta mě bavila od malička. Táta v době, kdy jsem se narodil, aktivně závodil, já jsem ve třech letech poprvé dostal buginu, klasickou „havlovku“, která měla motor z babety. Užil jsem si s ní plno zábavy, ve třech a půl letech jsem ji poprvé hodil na boudu... Pak jsem to prý dělal před holkama schválně, říkal táta. Takže k autům jsem se dostal velmi brzy, jezdil jsem se dívat na tátu, žil jsem tím...



Kdy začal opravdový motoristický sport?

To bylo v roce 2001, kdy táta opět po delší pauze začal závodit, a v roce 2006 jsem poprvé do závodního auta usednul sám. Neprošel jsem motokárami jako většina jezdců, šel jsem rovnou do auta. Odjel jsem pár závodů pod Charouz Racing Systemem na okruzích s cupovou „Fiestičkou“ a v roce 2007 jsem se poprvé dostal k rally, když vznikl Pohár mládeže pro kluky a holky od 16 let. Hned jsem věděl, že na okruh už se nevrátím a chci jezdit rally. Byla to srdcová záležitost, která se na mě přenesla přes tátu. U rally už jsem zůstal. Hned v 18 letech jsem dostal velké silné auto, byl to trošku boj, ale měl jsem rychlejší, až raketový progres a v podstatě rok nato už jsem byl na mistrovství světa.

Byl jste vždy především jezdec, nebo vás zajímala i technická stránka závodění?

S technickou stránkou aut jsem vždycky bojoval, možná bojuju dodnes. Nejsem žádné velké techniky, nikdy jsem nad tím moc nehloubal, možná proto, že jsem nemusel. Spoustu věcí se dalo vyřešit s profesionálním inženýrem, kterému

jsem řekl své pocity z jízdy a chování auta, on to přetlumočil mechanikům, kteří to pak změnili. Dnes technické myšlení není u řidičů nutnost, ale samozřejmě zůstává velkou výhodou. Spoustu věcí si člověk opraví sám na přejezdech mezi etapami. S technikou extrémní kamarád nejsem, ale myslím, že se to lepší.

Závodil jste v raném věku, jak se to dařilo skloubit se školou?

Škola byla u mě a u našich vždy na prvním místě, dokonce jsem vůbec první závod v rally v Poháru mládeže nemohl odjet, protože jsem propadal z angličtiny... Na konci roku z toho byla dvojka, divné :) V pozdějším stadiu kariéry, kdy jsem jezdil svět, se podařilo na gymnáziu dohodnout individuální studijní plán, za což jim moc děkuji, protože to nebylo úplně běžné. Pak to šlo krásně skloubit. S vysokou školou to šlo taky, ale už hůř.

Co byste vypíchl jako největší úspěch závodní kariéry?

To, že jsem se dostal do nejvyššího patra motorsportu. Strávil jsem tři



roky na mistrovství světa. První rok jen díky tomu, že jsem vyhrál „výběrové řízení“ mezi talenty z celého světa, kdy pět nováčků dostalo šanci rok závodit zdarma v rámci Pirelli Star Driver. To byl obrovský úspěch nejen můj, ale celého českého motorsportu. Další tři roky jsem sbíral zkušenosti a nejlepší sezona přišla v roce 2011, kdy jsem hned první závod ve Švédsku vyhrál, v Portugalsku jsem byl třetí. Na konci sezony nás z druhého místa v Anglii vyloučili kvůli technické banalitě. Dnes to beru, pravidla jsou pravidla, ale tehdy jsme to všichni špatně nesli. Nakonec jsme skončili v konečném hodnocení šampionátu čtvrtí a tím skončila má éra na mistrovství světa. Další pokračování bylo podmíněno bednou a to nám takhle „od stolu“ uniklo.

Takže dál by bylo možné pokračovat jen na vlastní náklady s krytím velkých sponzorů, což je pro malý český tým těžké...

Přesně tak. Už ten rok 2011 byl finančně extrémně náročný, v té době už celý sport a ekonomika byly v recesi a shánění financí bylo těžší a těžší. Na konci sezony jsme si řekli: hezké tři roky a zpátky do Čech.

Rok 2012 měl být ve znamení učení se českých tratí. U nás to je jiné, jezdí se stále stejnými tratěmi, které jezdcí jezdí z 80 % z paměti. Tím to nechci nijak snižovat, ale je to zkrátka jiné, jezdí se s mnohem větším nasazením a tratě je potřeba znát. Dařilo se, byli jsme rozjetí na boj o titul, ale tlustou černou čáru za tím udělala nehoda na Rally Bohemia, při níž zahynul můj spolujezdec Bohouš Ceplecha. Tím to skončilo.

Myšlenku na Driving Academy jste měl už dříve, nebo až po konci závodění?

Přemýšlel jsem o tom už kolem roku 2009, kdy jsem občas zaskočil někde na pozici instruktora, ale bylo to nárazové. Po nehodě jsem hledal nějakou jinou formu seberealizace a zužitkování toho, co jsem uměl nejlíp, což je řízení.

Toto byla možnost, jak si řízení dál užít a mít pocit, že to není jen pálení bankovek skrz výfuk, ale že můžu pomoci i někomu dalšímu, a to nejen v kontextu motorsportu, ale i běžného řidiče.

Co dělá podle vás dobrého řidiče? Je to rychlost reakcí, nebo cit pro to, co se děje s autem?

Podle mě hlavně hlava. Je to o tom, vědět, kde je moje hranice, kde je hranice auta, a nejtít za ni, ale umět ji bezpečně najít. Mít chuť se zlepšovat a s rychlým technickým vývojem, kdy auta jsou stále funkčnější, nezamrznout, zlepšovat se spolu s nimi. Dále pak, když ji zkoušet, tak pomalu a postupně a rozumně. Reakce a cit se dají naučit. Když je člověk má vrozené, jde to rychleji. Ale nakonec je vše jen o praxi. Dobrý řidič ví, kde jsou limity jeho i auta, a ti nejlepší řidiči dokážou vůz ovládat i za tímto limitem. Cesta k tomu je ale dlouhá, pokud má být bezpečná.



Jak probíhá takový kurz v Driving Academy?

Kurzů je celá řada. Celkově ta metodologie funguje tak, že člověk přijede vlastním autem – spousta lidí si chce půjčit auto, ale podle nás je největší přínos v tom, že se člověk učí s vlastním autem, aby pochopil, jak funguje. Začíná se teorií, záleží na tom, jestli je to kurz bezpečné jízdy, sportovní jízdy, driftování atd. Potom je základní cvičení na okruhu, brzdění, průjezd zatáčkami, až se přejde k ježdění na celém okruhu, kdy instruktoři přesedají mezi vozy a z místa spolujezdců konzultují způsob jízdy. Radí, jak auto využívat efektivně, jak ho zbytečně neníčit a hledat limit jeho fyzických schopností. A když už se to někdy přežene, tak vědět, co dělat.

Kdo kurzy využívá?

Není nějaký typický zákazník, ale dají se rozeznat v podstatě tři skupiny lidí. Jednak majitelé rychlejších sportovních aut, kteří se chtějí naučit auto líp zvládat, aby to nebylo tak, že auto řídí mě, ale já řídím auto. Druhá skupina jsou fanoušci motorsportu, kteří mají jakákoliv auta, ale chtějí pochopit základy sportovní jízdy. Chtějí vědět, co to je stopa, proč závodníci jezdí takovou stopou. Třetí skupina jsou lidé, kteří se prostě chtějí jen bezpečně vyřádit. Jsou dost chytří na to, aby zaplatili někomu, kdo pro ně zavře okruh, a nedělají hlouposti v provozu nebo večer na parkovišti. Další skupina je každodenní řidič, který se zkrátka chce někam posunout a investuje tak do bezpečí svého i bezpečí svých nejbližších.

Má smysl dělat kurz sportovní jízdy třeba pro majitele turbodieselového kombíku?

Smysl to má vždycky, je to v podstatě vždy alternativa nějakého kurzu bezpečné jízdy, ale zábavnější. V dnešní době, kdy auta mají dobré podvozky a dobře jezdí, už není sportovní jízda o agresivitě, ale spíš o efektivním využívání schopností auta a jezdců. Fyzika je pořád ta stejná. At máme 300koňové Evo, nebo 100koňovou Fiestu, základy jsou pořád stejné.



Text: Jitka Volnerová
Foto: archiv

MAĎARSKÁ KUCHYNĚ: JAK VYPADÁ PRAVÝ GULÁŠ?

Typickým představitelem kultury maďarské kuchyně je guláš, nicméně rozhodně ne jediným. Bohatá historie Maďarska, na jejímž vývoji se podepsala celá řada kultur, a to i díky geografickému umístění země blízko pomyslné linie Západu a Východu, se silně odrazila i v pestrosti uherské kuchyně.

Rakušané, Němci, turečtí nájezdníci, ale i domácí horští pastevci – všichni ti přinesli do současné podoby maďarské kuchyně svou trochu vlivu, a i proto má tolik tváří, ačkoliv by se mohlo zdát, že jde poněkud jedním směrem. Tím jedním směrem je, podobně jako u většiny středoevropských kulinářských kultur, vydatnost s velkým podílem masa, v Maďarsku tedy navíc hlavně vepřového. Na kuřata a drůbež obecně si Maďaři nepotrpí, ale když už je potřeba odlehčit, sáhnou po sladkovodních rybách, jako je kapr nebo sumec. Další významnou roli v pomyslném surovinovém košíku maďarské gastronomie sehrávají

papriky všech možných druhů, cibule, česnek, zelí a rajčata – ta jsou tady v mnoha případech srovnatelné kvality jako mnohem proslulejší italská, tak nezapomeňte ochutnat.

Není gulyás jako pörkölt

Sladká nebo pikantní paprika představuje hlavní motiv celé řady klasických maďarských jídel, ale mezi všemi hraje prim guláš. Kdo byl v Maďarsku a nedal si guláš, jako by tam vlastně ani nebyl. Ale pozor, na menu restaurací svádí k objednání guláše pokrm maďarsky pojmenovaný gulyás, jenže to je ve skutečnosti spíš něco jako naše gulášová

polévka, tedy řidší přesnídávkové jídlo nebo vydatný předkrm. To, co si skutečně chcete objednat, když se rozhodnete ochutnat pravý maďarský guláš, se jmenuje pörkölt. Na rozdíl od našeho guláše se ale do tohoto pokrmu přidávají také rajčata a někdy i zakysaná smetana pro zjemnění. V každém případě čekejte velké kusy zeleniny, velké kusy masa, mastnou omáčku, pikantní chuť a pokaždé jiný konečný dojem. Když jsme u té zeleniny, další neopomenutelnou maďarskou klasikou je lecsó – ano, lečo. V autentické podobě jde o hustý rozvar z několika druhů paprik, cibule a rajčat, obvykle doplněný o maso, případně ohřátou klobásu.



Království uzenin

Pokud lze některou z evropských zemí považovat za domov uzenin, je to Maďarsko. Uherský salám, čabajska klobása, debrecínka, ale i zvěřinové klobásy a salámy – jakkoliv by se mohly zdát všechny tyto masité delikatesy jednotvárné, každá je jiná, takže degustace co nejširšího portfolia autentických produktů se tady skutečně vyplácí. K uzeninám Maďaři často servírují různé čalamády, tedy nakládanou zeleninu. Bez chleba se neobejdete – ostatně v Maďarsku skutečně tvoří jednu z hlavních složek jídelníčku napříč společenskými vrstvami. Jí se tady obvykle světlý nadýchaný chléb a Maďaři si zakládají na jeho čerstvosti. K pořádnému prknu maďarských uzených specialit patří víno – tady země nabízí skutečně kvalitní vinařskou produkci.

Asi nejznámější lokální odrůdou je sladký bílý tokaj, pocházející ze stejnojmenného regionu bohatého na sopečnou půdu. Ten pravý potenciál pro párování s jídly maďarské kuchyně se ale skrývá hlavně v těžkých a plných červených odrůdách, jako je třeba Kadarka – tím ale nechceme říct, že byste tokaj měli opomenout. Jakkoliv si můžete myslet, že toto víno dobře znáte, protože je u nás tradičně dobře dostupné, v Maďarsku ochutnáte jeho kvalitnější podobu a až tehdy je možné plně docenit jeho sofistikovanost. Tokaj si mimochodem zamiloval i král Ludvík XIV., který patřil mezi hlavní historické propagátory této odrůdy – a když už urozený Francouz chválí maďarské víno... Z tokajských hroznů se mimochodem vyrábí i sekt, k místním sýrům ideální doprovod.

Mangalica: domov nejlepšího vepřového najdete v Maďarsku

Jak už bylo řečeno, nejoblíbenějším masem maďarské kuchyně je vepřové. Právě odtud pocházejí prasata plemene mangalica, jejichž maso je celosvětově považováno za jedno z nejvyšších vepřových mas vůbec. Podle tradičních receptur by se uzeniny jako uherský salám nebo čabajska klobása měly vyrábět právě z vepřového mangalica, takže se při nákupu nebojte zeptat.



Salámy jsou tradiční součástí maďarské kuchyně. Svůj původ mají v italské kuchyni

Langoše s nutelou

Na langoše, všudypřítomné pouliční jídlo, jsme samozřejmě nezapomněli, a jakkoliv jsou ve všech ohledech vzdáleny aktuálním stravovacím trendům, neměli byste na ně v Maďarsku zapomenout ani vy. U nás jsou langoše sice také populární, ale Maďaři k nim přistupují mnohem kreativněji, takže si je v ulicích Budapešti, ale i dalších měst, můžete dát v podstatě s čímkoliv, od česneku a sýra přes šunku až po nutelu se šlehačkou. Maďaři totiž milují sladké a na množství cukru nikde nešetří – tady se dostáváme k té již zmíněné turecké stopě. Pokud chcete vyzkoušet některý z klasických maďarských dezertů, přesuňte se od langošů na sladko k palačinkám, které se tady připravují na tisíc způsobů. Tím nejtípcištějším sladkým je ale palačinka gundel, tenký plátek těsta plněný ořechy a bohatě zalitý čokoládou. Někde vám k němu přidají ještě mák, jinde šlehačku... K dezertům Maďaři pijí buď víno, nebo silnou černou kávu, čaje v zemi nejsou příliš oblíbené. A pokud si s Maďarem nebo Maďarkou místo sladkého dezertu dáte již zmíněné uzeninové prkénko, připravte se

na pálinku. Nejde o překlad, slovo pálinka v maďarštině označuje silný čirý destilát, podobně jako u nás – a podobně jako u nás s ní Maďaři umějí nakládat.



Langoše

Malý slovníček do maďarské restaurace

Až se setkáte s cizincem, kterému čeština bude připadat jako nepochopitelný jazyk, ukažte mu maďarštinu... Nicméně, tady je pár základních frází k (ne)zapamatování, až v Maďarsku vyrazíte za poznáním tamní kuchyně.

**Mohu vidět jídelníček, prosím?
Kérhetnék egy étlapot?**

**Na zdraví!
Egészségére!**

**Dobrou chuť!
Jó íze!**

**Zaplatíme.
Fizetni szeretnék.**

**Mohu platit kartou?
Lehet kártyával fizetni?**

Kotlíková gastronomie

Mnoho maďarských pokrmů se tradičně připravuje v kotlíku, ale tamní kuchyně v tomto případě skutečně nehraje na efekt, ale vychází ze zvyklostí maďarských pastevců. Ti si jídla připravovali během dne na pastvách právě tímto způsobem. Slovo gulyás dokonce původně znamená právě kotlík, až posléze se ujal i jako název zřejmě nejslavnějšího pokrmu, který Maďarsko dalo světu.



Text: Pavel Hruza
Foto: Martin Janda

NÁVĚSOVÉ AUTOBUSY NA KUBĚ PODRUHÉ

V loňském roce jsme psali o „improvizovaných“ autobusech, které zajišťovaly hromadnou dopravu na hospodářsky izolované Kubě. Článek vzbudil značný ohlas a přišlo nám i očité svědectví zaměstnance Arrivy, který se s tímto fenoménem na Kubě setkal.

„Kubu jsem navštívil v dubnu 2017. Doplnil bych, že z ulic Havany sice návěsové ‚autobusy‘ zmizely, ale s potřebnou dávkou štěstí je možné potkat je i v jiných částech ostrova. Naší výpravě se to podařilo hned na třech místech, použitelné fotky však máme pouze z autobusových garáží v Trinidadu, kam nás vrátí za drobný úplatek přibližně 1 € na osobu ochotně pustil.“

„Obě soupravy jezdí na lince 461 Trinidad – Sancti Spiritus a skříň návěsu vlevo je nápadně podobná karoserii jugoslávských autobusů Ikarus Zemun Ik 110, vznikla

tedy nejspíš přestavbou vyřazeného autobusu,“ uvádí Martin Janda z Arriva Střední Čechy a zmiňuje další z kubánských dopravních specialit: „Další kubánskou kuriozitou jsou ‚camiones‘, těžké nákladní automobily sovětského, amerického nebo

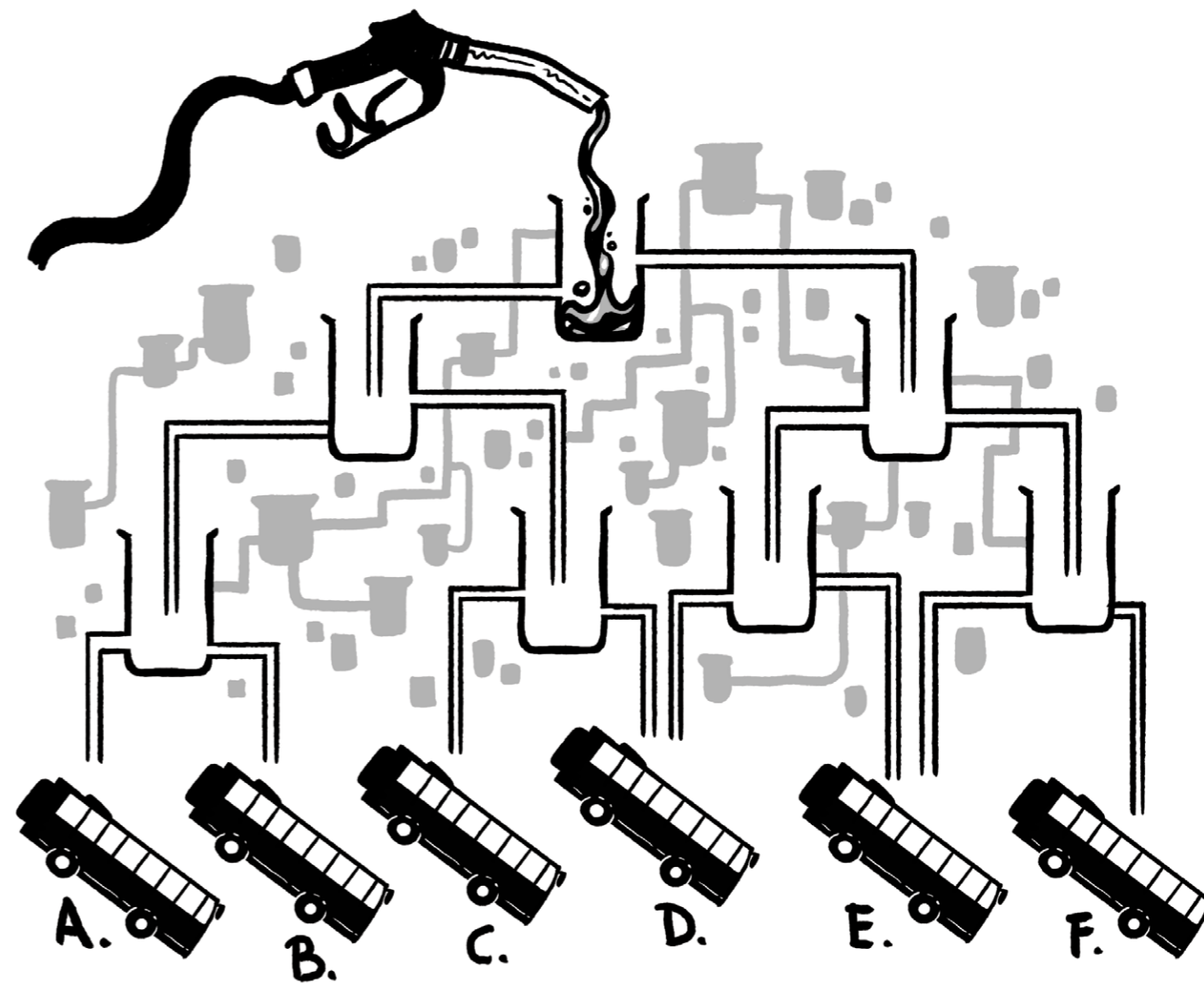
zcela neidentifikovatelného původu, které mají na korbě přivařené lavičky, střechu a schody pro snazší nástup. Takle vozidla pak zajišťují příměstskou dopravu.“

Děkujeme za zprávu a fotografie!



KDO DŘÍV NATANKUJE?

Nakonec všechny tankující autobusy naplní své nádrže a pojedou pro další cestující. Jeden z nich ale vyrazí dříve než ostatní. Víte, který to bude?



KTERÝ AUTOBUS MŮŽE JAKO PRVNÍ VYRAZIT NA CESTU S PLNOU NÁDRŽÍ?

Správná odpověď: D

Nakreslil: Michal Menšík

DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ



Píše: Pavel Hrůza Kreslí: Michal Menšík

POMŮČKA: ATUT, BOZ, ECN, LI	JMÉNO MUSORG- SKEHO	LATINSKY „KĚ SPISUM“	1. DÍL TAJENKY	SLOVENSKY „OJE“	MONGOL- SKA VÁHOVA JEDNOTKA	ITALSKÉ MĚSTO	DRUH PAPOUSKA	KARETNÍ VÝRAZ	*	ZAPISOVAT	ČERT	INICIÁLY HERECKY MUTOVÉ	KÓD LETIŠTĚ BOZOUM	ZTRÁCET LISTI	3. DÍL TAJENKY	JMÉNO HERCE PYSKA
KERAMIC- KÁ HMŮTA S GLAZU- ROU																
ODNÍMAT																
UMĚLECKÝ SMĚR					SOUSTAVA ČOČEK							OPĚT				
KÓD LETIŠTĚ ERCAN					SLOUČENÍ- NA ZLATA								ŘÍMSKÝCH 509			
ZRUŠENÍ POLOŽEK																
TAHLE					MYTOLO- GICKÝ ŘECKÝ PĚVEC	ETNIKUM				TRSY						
*	OHON	VÝSLEDEK KLONOVÁNÍ														
STATEČNÁ		GRAVURA														
OSOBNÍ ZAJMENO																
ZKRATKA ODBORU TECHNICKÉ KONTROLY																
2. DÍL TAJENKY																
NÁSYP Z KAMENÍ																

V tajence této křížovky naleznete označení hasičské jednotky. Správné řešení tajenky v minulém čísle: SVETR, BUNDA, KOŠILE, PÁSEK, KRAVATA, KALHOTY. Výhercem je Petr Beneš. Termín pro zaslání nové tajenky je 31. května. Adresa: arrevue@arriva.cz. Vylosovaný výherce obdrží model autobusu ŠD 11 na dálkové ovládání (viz str. 10). Původní, plně funkční model (nese známky používání) s originální krabičkou potěší každého sběratele.



DOPORUČTE ZNÁMÉHO
na pozici řidiče nebo řidičky autobusu

A ZÍSKEJTE ODMĚNU
AŽ 20 000 Kč

Pokud doporučíte řidiče
s platným řidičským průkazem skupiny:

D obdržíte **20 000 Kč**

C obdržíte **15 000 Kč**

B obdržíte **10 000 Kč**

Bližší informace
a podmínky výplaty odměny
u vašeho personalisty





Generální partner běhu:



Hlavní partner běhu:



NOČNÍ BĚH PRO SVĚTLUŠKU

spolu s



NaZdraví 

2019

28. BŘEZNA V 19.00
PLZEŇ, DEPO2015

11. DUBNA VE 21.00
PRAHA, STROMOVKA

17. DUBNA VE 21.00
BRNO, PARK LUŽANKY

25. DUBNA VE 21.00
OLOMOUČ, BEZRUCOVY SADY

30. DUBNA VE 21.00
JIHLAVA, AMFITEÁTR

REGISTRUJTE SE NA
BEHPROSVETLUSKU.CZ

I BĚHAT VE TMĚ MÁ SMYSL.



Nadační fond
Českého rozhlasu

Hlavní partner Světlušky:

HERBADENT
ORIGINAL
SINCE 1897

Zřizovatel a mediální partner:

Český rozhlas

Mediální partner:

Česká televize