

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

2/2021

ARRIVA V AKCI
SOCIÁLNÍ SÍŤE
str. 18–19

Tip na výlet:

Dopravní nej str. 20–23

Téma čísla:

Digitální Arriva str. 10–12

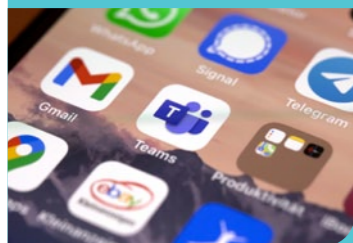
ARREVUE

2/2021



Tatra 700 slaví 25 let
Pohrobek socialismu, unikát. Tatra 700 je bizarní vůz, kterým se uzavřela stoletá linie osobních aut kopřivnické automobilky.

6-9



Digitální Arriva
Příprava na spuštění mobilní aplikace, ale i změny ve vnitřní komunikaci. Představujeme nejzajímavější novinky ve firmě v oblasti digitalizace.

10-12



Martin Štěpka
Projektový manažer společnosti Arriva vlaky stojí za myšlenkou odbavení jízdenkovým automatem se vzdálenou obsluhou nebo informačního systému ve vlacích Arrivy.

14-15



Sociální síť
Kateřina Bendová a Vojtěch Šimera jsou mladí průvodčí, kteří se rozhodli sdílet své pracovní zážitky s kolegy, cestujícími i vlakovými nadšenci přes sociální síť.

18-19



Dopravní rekordy
Víte, na které trati v Česku najdete nejužší koleje nebo kde u nás už od roku 1891 jezdí nejstarší pozemní lanovka?

20-23



Milí kolegové,

na konci června se jihem Moravy prohnalo tornádo a zničilo i dům našeho kolegy. Na nic jsme nečekali a podali mu pomocnou ruku. Moraváci se vypravili na místo a pomáhali s nejnútnejšími pracemi. Zřídili jsme i transparentní účet, na který mohl kdokoliv z Arrivy přispět na obnovu bydlení. Do 23. července jste přispěli téměř 470 tisíci korunami, což je skvělé. Mám radost, jak jsme se dokázali semknout a pomáhat. Všem vám za to děkuji. Další slova uznání míří k našemu strojevodoucímu, který zachováním chladné hlavy a rychlou reakcí ochránil život a zdraví 25 lidí ve vlaku, když v kolejích u Doks ležel kus betonu. Jeho profesionální reakci ocenil i ministr dopravy, což mě velmi těší.

Děkuji i všem, kteří několik měsíců pracovali na hladkém zajištění testování všech našich zaměstnanců, abychom dostali své povinnosti. Snadná práce nebyla ani v dobách různých omezení, všem vám děkuji za odvedenou práci, která byla kvůli neustálým změnám náročnější než kdy dřív. Velké díky patří také všem, kteří pomohli se zařazením řidičů, strojevodoucích a průvodčích v některých krajích do prioritních skupin na očkování proti covidu-19.

Jsem rád, že i v těžkých měsících jsme nakoupili dalších třicet nových autobusů pro provoz v Praze a Středočeském kraji. Další nové autobusy budeme pořizovat pro MHD Kladno nebo Třinec, kde jsme uspěli ve výběrových řízeních a naše vozy tady budou dál vozit cestující. To s sebou přináší řadu úkolů, věřím ale, že je zvládneme. I když se může zdát, že se slovo „děkuji“ v předchozích řádcích často opakuje, je každé z nich opravdu na svém místě.

Léto pokračuje, užijte si ho ve zdraví a odpočiňte si!

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva



Text: Tomáš Wehle
Foto: Radek Vebr

ROBERT KVARDA

CIO Arriva Transport Česká republika

Vypadá mladší, než je, ale má už dospělá dvojčata. Dcera hraje na harfu a studuje japanistiku, syn je moderátor elektronického sportu. A on je necelé dva roky šéfem podnikové informatiky Arrivy.

Řada vysokých manažerů tráví spoustu času na poradách. Kolik času zaberou vám?

Zhruba pětinu pracovního času znamenají porady s vedením nebo našimi centrálními složkami, další pětinu s mými lidmi, něco si pak vezmou jednání s dodavateli a zbytek už je běžná operativa.

Znamená pro vás práce spíš starosti, nebo uspokojení?

Určitě uspokojení. Samozřejmě že s mou pozicí jsou spojeny i starosti, ale spíš je to pro mě výzva ve spolupráci s kolegy někam firmu posunout. Jsme tu taková příjemná rodina. Když mě nabírali, byla pro mě atmosféra v Arrivě rozhodující. Už mám věk, kdy se nechci trápit špatným zaměstnáním. Je třeba najít radost v práci spíš než rovnováhu mezi životem a prací, jak se dnes hodně zdůrazňuje.

Jak vlastně chápáte IT?

IT je pro mě centrální nervový systém jakékoliv firmy. Bez něj dnes nemůže fungovat žádná společnost. Drží ji pohromadě. Je škoda IT nevyužít tak, aby

fungovalo jako mozek ve prospěch celé firmy. K tomu je potřeba velmi dobře naslouchat a hledat příležitosti, jak IT efektivně využít, aby nebylo jen nákladovou položkou.

Co všechno musí umět dobrý IT ředitel, ve vašem případě přesně CIO, chief information officer?

Podle mě je nejdůležitější a také nejsložitější řízení lidí. Jistě, nějaký technologický základ je nutný, ale to se dá naučit. Hlavní je dobře složit tým, aby fungoval jako celek. To mě na této práci baví. Nikdy nemáte kolem sebe samé hvězdy, ani to tak nefunguje, je to stejné jako třeba v hokeji, tým plný hvězd většinou nevyhrává. U každého z lidí, které máte k dispozici, je potřeba najít jeho silné i slabé stránky a ty silné využít a slabé pokud možno potlačit. To, co člověk umí dobře, je podle mě třeba vytěžit, a ne se ho snažit ohnout nějakým striktním procesem.

Kolika lidem šéfuje a jak máte poskládaný tým?

Mám tým šestnácti lidí napříč republikou, od Plzně přes Teplice, Ostravu až po Staré

Město u Uherského Hradiště. Nejvíc jich je pohromadě v Brně, kde mám tři vývojáře. Paradoxně, protože brněnský tým je nejnovější a kolegové u nás pracují teprve od konce minulého roku. Jinak tady, v pražské centrále, jsme dva a v ostatních lokalitách to je „one man show“. Umožňuje nám to být co nejlíže našim provozům, pokud je potřeba něco řešit v konkrétní lokalitě. Baví mě, jak je každý z kolegů jiný. V týmu mám amatérské včelaře, cyklisty, lidi, kteří létají s drony nebo si opravují auta, od dvacetiletých mladíků po kolegy s třiceti lety zkušeností v branži. Řízení takového týmu je specifické. Porady máme on-line, ale jednou dvakrát do roka se s každým scházím osobně, protože jsou věci, které přes on-line komunikaci řešit nelze. I když zrovna covid-19 hodně přispěl k tomu, že se lidé naučili pracovat z home officu i u nás ve firmě.

IT experti jsou na trhu práce žádaní a dobře placení. Daří se vám je lákat do Arrivy?

Je to náročné, protože volných lidí v IT je málo. Na druhou stranu řada lidí, dnes především těch trochu zkušenějších, považuje za důležité i faktory jako pohodu na pracovišti, kvalitu projektů, potenciál firmy a podobně. A tady máme zajímavé projekty, máme co nabídnout a jsme schopni nabírat nové lidi.

Jaké systémy ve firmě používáte?

Arriva byla v rámci IT dlouho zaměřena na externí dodavatele, většina IT technologií je zakoupená, ať už jsou to odbavovací systémy v autobusech a vlacích, nebo informační systémy ve vozidlech. Mou snahou je mít celou IT infrastrukturu více pod kontrolou a část technologií nebo systémů začít vyvíjet interně. To nám například umožní více dbát na zpětnou vazbu od našich zaměstnanců a zákazníků nebo nám to může dát konkurenční výhodu.

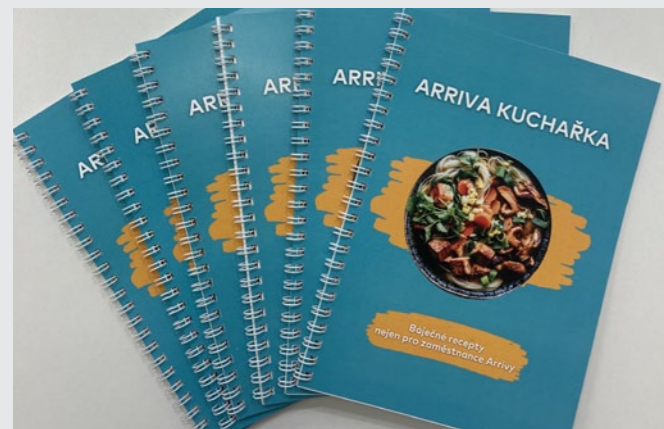
Do Arrivy jste nastoupil před více než rokem a půl. Předtím jste působil dlouhých devět let v bance. Je rozdíl řešit IT v bance a v dopravní společnosti?

Rozdíl to je, ale ani ne tak z pohledu IT, jako spíš z pohledu byznysu. Oproti bankovníctví, které je dost regulované, jsou v dopravě variabilnější možnosti. Samozřejmě, jsme nadnárodní skupina, takže jsme řízení z Anglie a Německa, ale jinak máme velkou volnost dělat si věci po svém. Projektové řízení je tady více věcí zdravého selského rozumu než striktního dodržování nastavených procesů. V tom je to v dopravě zajímavější a vše je výrazně rychlejší.

Zabýváte se technologiemi. Jaké místo mají ve vašem životě? Zahrajete si třeba doma na počítači nějakou hru, nebo ho po práci už nechcete ani vidět?

Technologie u mě hrají významnou roli, ale je fakt, že se snažím dodržovat víkendový digitální detox a pokud možno nepracovat o víkendy nebo po večerech. Ne vždy se mi to bohužel daří. Rád čtu papírové knihy, líbí se mi, jak voní. Také rád hraji golf, přiveď jsem k tomu celou rodinu, takže jezdíme na dovolené po Česku a společně hrajeme.

Vydali jsme kuchařku z vašich receptů



Měsíce práce a omezené možnosti sportování nebo zábavy udělaly své. Rozhodli jsme se proto připravit různé zaměstnanecké aktivity. Začali jsme v květnu s recepty na zdravé jídlo. Přišlo nám jich hodně, ale všichni vyhrát nemohli. Vybrali jsme dvanáct nejzajímavějších receptů a jejich kuchaře jsme odměnili poukázkou na nákup v Lidlu. Byla by škoda, aby recepty zapadly na discích počítače, a tak jsme je zveřejnili na www.arrivanet.cz, a navíc je vydali i knižně. Pokud máte o kuchařku zájem, napište si o ni na marketing@arriva.cz. Posledních několik kousků ještě máme.

Tím však nekončíme a přidáváme letní výzvu k pohybu. Podívejte se na Arrivanet a kromě tipů a triků na pohyb pro celou rodinu můžete rovněž vyzvat personální ředitelku Lucii Kunešovou v cvičení zvaném plank a vyhrát zajímavou cenu. Na další měsíce připravujeme soutěž s fotkami z dovolených nebo o nejzajímavější výpěstky ze zahrádky. Máte se na co těšit.

Nové autobusy pro MHD Třinec a Kladno



V městské dopravě v Kladně a v Třinci budou naše autobusy vozit cestující i v dalších letech. Uspěli jsme totiž ve výběrových řízeních. Do kladenských ulic vyjedou už brzy dva elektrobusy SOR EBN 11 a další na sebe nenechají čekat. Do Třince nakoupíme dvacítku nových naftových autobusů SOR NS 12 a doplníme tak zdejší flotilu elektrobusů.

Přes omezení na Čerchov, do Brd a Německa



Původní plány počítaly s tím, že letos naše autobusy na dominantu Chodská, 1 042 metrů vysoký Čerchov, jezdit nebudou. Důvodem je demolice tamních objektů. Nakonec se ale dobrá věc podařila. Po drobné pauze vyjedou autobusy k rozhledně opět od 31. července. Dobrá zpráva je, že sem budou letos jezdit o měsíc déle, ještě celý říjen. V jízdním řádu se nic nezměnilo, jezdí se o víkendech a v časech jako v předchozích letech. O prvním červnovém víkendu jsme rozjeli další linku, která spojuje Čechy a Němce. Jde o trasu Klatovy–Hamry–Nýrsko–Lam–Drachelsried–Bodenmais. Díky této lince můžete vyrazit za dobrodružstvím v přírodě a kopcích, vyjet na nejvyšše položenou zastávku Eck nebo obdivovat lázně, sklárnu a historické náměstí v Bodenmais. Linka s označením 982 jezdí v pracovní dny a o víkendech až do 26. září. Víkendový provoz zajišťují naše autobusy a za jízdenku zaplatíte i v mezistátní trase podle tarifu Integrované dopravy Plzeňského kraje.

Pokud míříte na dovolenou do Plzeňského kraje a na Šumavu, budou se vám hodit cyklobusy a turistické linky. V provozu jich je celá síť, stejně jako loni. Navíc jezdí ještě nový víkendový cyklobus jako linka 981 na trasě z Domažlic přes Klatovy, Prášíly a Srní na Kvildu. V letošním roce vás naše červené autobusy MHD Příbram přiblíží i do turistů a cyklistů málo probádaných Brd. Každý víkend až do konce září jezdí linka 5B do Kozíčina a Orlova a v Příbrami navíc navazuje na naše rychlíky na trasě Praha–Písek–České Budějovice. Přehled letošních turistických linek je na našem webu, klikněte v menu na Autobusy a vlaky a vyberte si záložku Rekreační linky.

Nová pokladna na hlavním nádraží v Praze



Naše působení na železničním trhu sílí a místo spolupráce s externím dodavatelem bylo potřeba mít vlastní zákaznické zázemí na jednom z nejdůležitějších nádraží v zemi. Výsledkem několikaměsíční práce našich vlakařů, počítačových expertů a marketáků bylo otevření vlastní pokladny v Praze na hlavním nádraží. Počínaje 1. červencem mohou cestující využívat denně od 7:00 do 19:25 hodin originálně řešený prostor, kde kromě obvyklých zákaznických služeb nabízíme i možnost počkat na vlak a zkrátit si tady čekání třeba čtením tohoto časopisu. Celému místu v našich barvách dominuje železniční tematika a pro příjemný pocit domácí atmosféry je prostor zútluněn kobercem a posezením. Nejen fandové železnice ocení zjednodušený technický retro výkres naší oblíbené elektrické lokomotivy Bobina na zdi. Novou pokladnu na hlavním nádraží využívají i průvodčí. Mohou zde odevzdávat tržbu, využívat sociální zázemí a ušetřit čas místo přesunu na začátek směny v depu v Malešicích.



Další autobusy pro Prahu a Středočeský kraj



Pro provoz v Pražské integrované dopravě jsme koupili devětadvacet nových autobusů. Jedenáct jich má Arriva City, osmnáct Arriva Střední Čechy, která je rozdělena do všech svých středočeských provozoven. Všechny vozy jsou podle požadavku objednavatele v červeno-modro-bílém provedení. Interiér vozidel je klimatizovaný, vybavený LCD displeji nebo USB zásuvkami. Autobusy Iveco Crossway LE Line 12M pro Arrivu Střední Čechy jsou vybaveny automatickou šestistupňovou převodovkou ZF, Arriva City má vozy se čtyřstupňovým automatem Voith. Nové autobusy nahradí například dosluhující stroje značky SOR a nejstarší Crosswaye.



TATRA 700 SLAVÍ 25 LET

Text: Jan Markovič
Foto: archiv



Pohrobek socialismu, bizarní auto, unikát. Tím vším lze popsat Tatru 700 – poslední vůz, kterým se uzavřela stoletá linie osobních aut kopřivnické automobilky. Vzniklo jen pár desítek kusů a i díky tomu je dnes Tatra 700 vzácná skoro jako modrý mauritius.



Představte si polovinu devadesátých let. Do Česka naplno vtrhlo divoké podnikání i touha po všem západním. V tomto zvláštním čase se koná velkolepé odhalení nové české limuzíny pro politiky, vysoké státní úředníky, ale i odvážné byznysmeny. Tatra 700 je tu a je připravena nabídnout maximální komfort i výkon. Jenže její přijetí je trochu jiné, než onoho dubnového dne roku 1996 zástupci automobilky plánovali. Přitom myšlenka byla dobrá – udržet výrobu osobních aut, navázat na tradici, která sahá až do roku 1897, kdy vyjela na silnice luxusní Tatra Präsident. Jenže zatímco do Česka mířily vozy bohatých západních značek BMW, Mercedes-Benz nebo Jaguar, Tatra jako pohrobek komunistického marasmu musela improvizovat. Chyběly finance na vývoj i na lidi. Dokonce byl problém i s homologací, která by firmu zřejmě zruinovala. Proto se málo ví, že Tatra 700 je oficiálně jen další sérií známé „šestsetřináctky“. Konkrétně byste jí v technickém průkazu našli označení Tatra 613-4 T 700. Ano, Tatra 700 není samostatný model.

Ostatně podivných provizorních řešení byste na palubě tohoto impozantního vozu našli celou řadu. I když se přes pět metrů dlouhé auto představilo s obléjší karoserií, bylo hned na první pohled patrné, že jde o překapotovanou Tatra 613. Designér Geoff Wardle se nicméně snažil vozu vtisknout osobitost, což se mu povedlo třeba u palubní desky, kterou si šlo nechat obložit dřevěným dekorem. Výrazně připomínala „palubku“ ve švédském Saabu 900, který Wardle shodou okolností také navrhoval.

Vzduch a jeho problémy

Tatrovácká tradice velela vzduchem chlazený motor, který byl umístěn nad zadní nápravou. Existovaly dva osmiválce: menší s objemem 3,5 litru a výkonem 148 kilowattů, větší pak ze 4,4 litru dostal pěkných 172 kilowattů. Řadilo se manuálně,

poháněna byla zadní náprava. Stačilo ji srovnat se západními značkami a Tatra dostala okamžitě punc zastaralého vozu, protože všechny uznávané manažerské limuzíny měly v té době motor vpředu, poháněnou záď a automat v nabídce nebyl neobvyklou volbou. Německé či britské limuzíny se produkovaly v tisících, ale Tatra byla už v době své existence raritou. Vznikala v manufaktuře v Příboře (poslední kusy pak v Kopřivnici), stála jako byt 3+1 v Praze (cena se pohybovala okolo dvou milionů korun) a každý zákazník si mohl poručit, co chtěl. A tak byl také každý kus originálem.



Nejluxusnější model vznikl pro šéfa Národního kontrolního úřadu, který byl vybaven sedadly od prestižní firmy Recaro. Další kousky s radostí využívali premiérové Václav Klaus i Miloš Zeman. Na palubě samozřejmě nesměl chybět popelníček. Politici byli schopni Tatře odpustit její papalášskou minulost, u běžných lidí i podnikatelů, kteří si ji mohli dovolit, však stále rezonoval nechtěný odér doby minulé. Fakt, že si předchůdce v podobě slavného modelu T 613 nemohli běžní občané vůbec koupit, rezonoval i v devadesátých letech. A proto zákazníci sáhli raději po modernější, mnohdy levnější, úspornější, lépe jezdící a lépe vybavené konkurenci.

Slavné osobní vozy Tatra

1897



NW Präsident

1915



Tatra 10

1930



Tatra 80

1931

Tatra 57
Hadimrška

1934



Tatra 77

1937



Tatra 87

1937



Tatra 97

1948

Tatra 600
Tatraflan

1956



Tatra 603

1973



Tatra 613

1996



Tatra 700



„Nelze sednout a jezdit, řídit tatra je potřeba se naučit,“ řekl Vladimír Dolejš, populární redaktor tehdejšího pořadu Auto moto revue, který si vzal jeden z prototypů vozu k týdennímu testu. Sám upozornil na pár bizarních detailů: auto muselo být kvůli vzduchem chlazenému motoru vybaveno nezávislým topením, nemělo oproti konkurenci ani jediný airbag (byly v té době použitelné jen pro auta s motorem vpředu) nebo bylo vybaveno dvěma nádržemi o celkové kapacitě 80 litrů. To stačilo na ujetí pouhých 400 kilometrů.



Řazení pětistupňové manuální převodovky bylo přehozené, protože jednička, trojka a pětka se řadily směrem dolů. Hlavně že na voze nechyběla příprava pro vlaječky na přední! Zmiňované nezávislé topení dodávala německá firma Eberspächer. To bylo pro Tatra také příznačné – zatímco západní luxusní automobilky měly komponenty vlastního vývoje, nebo to alespoň nedávaly tolik najevo, Tatra musela kvůli úsporám sáhnout po externích dodavatelích, specializovaných firmách. Ostatně klimatizaci zase získala od společnosti Diavia. Její ovládání byste ale našli třeba i u starých BMW.

Divoké svezení

Velkým problémem byly logicky i jízdní vlastnosti. Asi není třeba podrobněji dokládat, že auto s těžkým osmiválcovým motorem vzadu a prázdnou přední nemá právě ideální rozložení hmotnosti. A tak zatímco vpředu si řidiči museli zvykat na určitou nejistotu, cestující na zadních sedadlech se díky zatížené nápravě těšili poměrně značenému komfortu. Do kufru pod přední kapotou se vešlo dost. Navíc fungoval jako vynikající deformační zóna, která změkčila sílu nárazu při případném čelním střetu. „Západácké“ airbagy proto nakonec nebyly až zas tak potřeba. Škoda jen, že Tatra neměla prostředky na to, aby vůz lépe vyladila pro různé provozní podmínky. Západní značky si mohly dovolit investovat do testů v poušti i za polárním kruhem, Tatra vyrazila tak maximálně na polygon v Kopřivnici. Jistou nedokonalost a objektivní zaostalost za západními vozy nakonec redaktor Vladimír Dolejš Tatře odpustil s poznámkou, že jde přece o prototyp. Jenže byla v tom cítit i jistá shovívavost k české značce s tradicí a snaha jí pomoci. Bylo to auto, které mohli pochopit jen Češi. Mimo naše hranice o něj nebyl a ani nemohl být žádný zájem.



Nároky na ruční výrobu i nezájem nakonec znamenaly, že v období mezi lety 1996 až 1999 vzniklo pouhých 61 kusů Tetry 700. Je ale nutné si uvědomit, že ne každý z těchto oficiálně uznaných vozů byl určen

k prodeji. Ve skutečnosti jsou do tohoto čísla započítány čtyři karoserie a šest prototypů. Celkem tak vzniklo jen 51 kusů pro zákazníky. Třeba Václav Klaus však jezdil ve voze, který byl oficiálně jen prototypem. To proto, že potřeboval po nehodě vládního vozu 613-4 Mi Long (předchůdce modelu 700) honem náhradu.

Kromě toho vzniklo ještě několik speciálních kusů Tatra 700, které začínaly svůj život se slabším motorem, ale pokračovaly pak s výkonnějším osmiválcem. Tatra totiž majitelům jednotky s objemem 3,5 litru nabídla možnost za nemalý příplatek 350 tisíc korun změnu motoru na vyšší objem 4,4 litru. To byla ale nabídka jen na začátku, kdy větší osmiválec přišel do fabriky. Jak se blížil konec produkce, vyšplhala se tato suma až na tři čtvrtě milionu korun. Není přesně známo, kolika aut se tato přestavba týká. Ale existují.

A pak je tu ještě jedno unikum: Tatra si byla vědoma toho, že se její klientela rekrutuje v drtivé většině ze státních organizací. Chtěla víc zaujmout i bohaté soukromníky a jedním z řešení bylo pustit se do závodů. Vznikly tak dva sportovní modely –T700 GT, což byl sedan s krátkým rozvorem, a masivní kupé Ecorra Sport V8. To bylo postaveno proto, aby s ním Tatra překonala český rychlostní rekord v letném kilometru. Měla jet rychlostí až 320 km/h, ale předběhl ji supersport MTX Tatra V8, který se poprvé veřejnosti představil na začátku devadesátých let. To je ale na jiný příběh.



Sběratelský sen

Malý počet kusů, bizarní řešení i slavní činitelé na palubě dělají z Tetry 700 velmi zajímavý sběratelský vůz. Uplynou roky, kdy se ani jeden neobjeví v nabídce k prodeji. A pokud se tak stane, vyletí cena do astronomických výšin. Z nepovedené snahy o udržení tatrovácké tradice se tak stal artikel nadšených sběratelů a investorů. Ceny Tetry 700 jsou hodně rozdílné a mohou se dnes pohybovat okolo dvou až tří milionů korun. Před časem ale byly v nabídce vládní modely, z nichž jeden vozil právě Václava Klause. U nich se prodejní cena pohybovala nad pěti miliony.

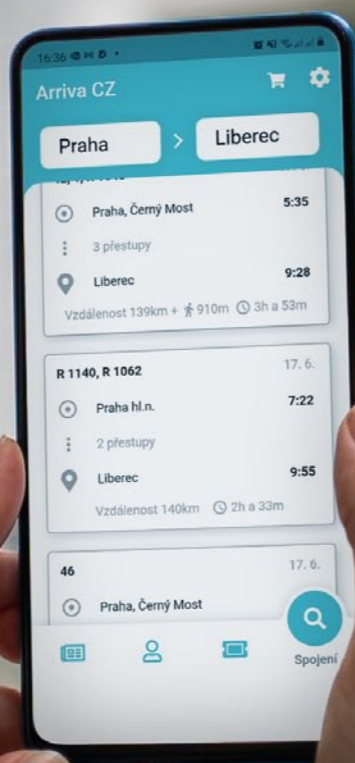
Tatra 700 si ale můžete prohlédnout, aniž byste za ni utratili své celoživotní úspory. Chlube se jí totiž i firemní muzeum Tetry v Kopřivnici. Před nedávnem se sem po renovaci laku vrátil model T 700-2. A je tu i celá řada dalších zajímavých strojů k vidění, od historických osobních aut přes nákladní vozy až po letadla.

DIGITÁLNÍ ARRIVA

Příprava na spuštění mobilní aplikace, už fungující jízdenkové automaty, ale také změny ve vnitřní komunikaci, které mají za cíl ulehčit interní komunikaci v rámci Arrivy. Představujeme nejzajímavější novinky ve firmě v oblasti digitalizace.

Text: Jan Matoušek

Foto: archiv Arrivy



Jízdenku koupíte jednoduše on-line a místo její papírové formy stačí ukázat QR kód. Virtuální svět umožňuje také jednodušší komunikaci mezi zaměstnanci, i když jsou každý v jiném koutu republiky. Digitalizace je jedním z největších témat posledních let, ať už přijde řeč na jakékoliv odvětví. A výjimkou v tomto případě není ani jízda vlakem či autobusem.

Ve velkém se této oblasti věnuje také Arriva. Do jejích plánů však přišla loni na jaře pandemie onemocnění covid-19, která ovlivnila prakticky úplně všechny. „Samozřejmě, pandemie měla na IT technologie v Arrivě velký vliv,“ říká ředitel IT Robert Kvarda. „V první fázi bylo nutné nastavit všechny systémy tak, aby velké množství zaměstnanců z kanceláří mohlo pracovat z domova na takzvaném home officu nebo s minimálním počtem návštěv na pracovišti,“ doplňuje Kvarda.

Znamenalo to podle něj potřebu navýšit počty mobilních zařízení, především notebooků, navyšování kapacit přípojek do datového centra nebo posílení infrastruktury pro vzdálené připojování k serverům. Vzdálené komunikaci a spolupráci v době pandemie mimo jiné pomohl přechod ze služby Skype na službu Microsoft (MS) Teams. „Původní technologie Skype byla určena pouze pro telefonování a rychlé zprávy, zatímco MS Teams je velmi efektivní platforma pro spolupráci, která je součástí celého portfolia aplikací Office 365,“ popisuje Kvarda. Ten si pochvaluje i fakt, že MS Teams fungují dobře jak na počítači, tak i v telefonu, což komunikaci a řešení problémů velmi zrychlilo.

Mezi zaměstnanci je tak možné lépe sdílet poznámky, některé dokumenty nebo rovnou celou pracovní plochu, případně vytvářet různé skupiny. Lepší práci se službou pomáhá i propojení s dalšími aplikacemi Office 365 – Word, Excel nebo Powerpoint –, jejichž aktuální licenci mají téměř všichni pracovníci.

„Ve společnosti Arriva vlaky funguje velká část zaměstnanců, téměř všichni strojvedoucí a stevardi, jako takzvaní mobile workers. Mají pouze mobilní telefony a veškerou agendu vyřizují právě na nich. Zde pak hrají velkou roli MS Teams, dále mají k dispozici nebo pro ně připravujeme další aplikace, které jim umožní lépe pracovat a komunikovat,“ říká IT ředitel Arrivy.

Leptší a bezpečnější komunikace

Takovou aplikaci pro lepší komunikaci je například Telegraf. Slouží ke komunikaci mezi provozním personálem, což jsou strojvedoucí a průvodčí, a dispečinkem. Ve fázi příprav je možnost komunikace se zákaznickým servisem a pokladními. Komunikovat je v rámci Telegrafu možné také přímo mezi provozním personálem různých vlaků Arrivy nebo i mezi personálem stejného vlaku, například když je souprava neprůchodná v celé délce. Primárně se zprávy vyměňují prostřednictvím dat, pokud však není signál dostatečně silný, lze využít SMS. A v případě mimořádné události je možné zapojit i hlasové zprávy, ne vše lze totiž řešit pouze textově. Zprávy jsou navíc zpětně dohledatelné.

„Aplikace je určena pro komunikaci jednak provozních událostí, jako je například žádost průvodčího o zajištění možnosti přestupu cestujícího na jiný vlak, tak i pro mimořádné události, pokud k nim dojde,“ popisuje Robert Kvarda. „Strojvedoucí a průvodčí se rovněž touto aplikací hlásí na směny či je ukončují. Tyto informace slouží, mimo jiné, pro potřeby dispečinku jako přehled k řádnému a včasnému obsazování směn,“ doplňuje.

Dalším nástrojem interní komunikace je Arriva Intranet – Arrivanet. „Jedná se o nezávislou platformu, která umožní zaměstnancům čerpat informace specifické pro jejich provozní společnost a také pro jejich konkrétní pracovní pozici,“ popisuje ředitel IT. Aby se na intranet zaměstnanec dostal, není potřeba mít licenci Office 365. Proto je tato služba hojně využívána i pro komunikaci s řidiči autobusů, kteří tam najdou například plány směn. Kromě informací k práci je na intranetu možné najít i aktuality ze společnosti, benefity nebo přiřazené směrnice.



Se specifickou formou výstupu Arrivanetu přišli nedávno v Kladně. V hale provozní budovy ČSAD MHD byla totiž nainstalována dotyková obrazovka s úhlopříčkou 82 centimetrů, kde je možné se připojit na intranet. Řidiči si tak na displeji mohou zobrazit plány směn nebo další potřebné informace. Cílem tohoto řešení bylo minimalizovat množství nástěnek s tištěnými informacemi. Těch bylo hodně, navíc mnoho informací na nich bylo neaktuálních, takže bylo složité poslední změny a informace rychle a snadno dohledat.

Všechny výše popsané aplikace a řešení mají za cíl ulehčit interní komunikaci v rámci Arrivy, pro vyřešení mnohých problémů se tak už není třeba osobně setkávat. To je v době pandemie také bezpečnější. Nicméně IT oddělení se nezaměřovalo jen na interní komunikaci.

Digitalizace se dotkla i vytváření aplikací bez programování, v angličtině „low-code programming“. „Zkušenější uživatelé tak mohou připravit aplikace s jednoduchou funkcí, ale umožňující rychlé vytvoření a nasazení,“ vysvětluje Robert Kvarda. Příkladem takové aplikace je třeba formulář na evidenci testování zaměstnanců na covid-19, který umožňuje registraci samotestů i testů v některém ze zdravotnických zařízení, 180 dní od proděláné nemoci nebo 22 dní od naočkování. Aplikace také zaměstnanci pošle do e-mailu informaci, kterou se může prokázat při případné kontrole.

Nákup jízdenek i v mobilu

Několik novinek připravila Arriva v rámci digitalizace také pro cestující. Tou hlavní je mobilní aplikace, kterou plánuje spustit v nejbližší době. „Tato aplikace v první fázi umožní cestujícím nákup jízdenek a místenek na všechny podporované spoje Arrivy pohodlně v mobilním telefonu,“ popisuje Robert Kvarda. Aplikace bude fungovat podobně jako e-shop, s nímž bude i provázaná. To znamená, že cestující v ní uvidí také jízdenku zakoupenou na webu a naopak. „V budoucnu aplikace nabídne polohy vozidel, tipy na výlety, možnost kontaktovat Arriva kontaktní centrum telefonicky, chatem nebo e-mailem a další funkcionality, například nákup jízdenek státního jednotného tarifu pro celou vlakovou síť v Česku,“ dodává Kvarda.

Další důležitou součástí digitalizace jsou jízdenkové automaty, které se začaly využívat od konce roku 2019. Ty jsou instalovány ve dvou variantách. „Na malém automatu se cestující odbavuje sám, nemá možnost platby bankovkami (pouze mincemi nebo kartou, pozn. red.), a především automat není vybaven možností spojit se s operátorem pro on-line odbavení,“ popisuje projektový manažer společnosti Arriva vlaky Martin Štěpka. Naproti tomu velký jízdenkový automat, který se správně označuje jako prodejní místo se vzdálenou obsluhou, umožňuje se při nákupu jízdenky spojit s operátorem. Tomu cestující řekne, kam chce jet, zároveň na obrazovce, kterou je automat vybaven, sleduje celý proces zadávání cesty i cenu jízdenky. Pak ji jednoduše zaplatí, kartou nebo bankovkami a mincemi, a automat mu vytiskne papírovou jízdenku. Dohromady Arriva provozuje 34 jízdenkových automatů. Novinkou v případě automatů bude využití softwaru vyvinutého interním týmem vývojářů Arrivy. Doposud se používal software externí společnosti. Toto řešení by mělo přinést větší flexibilitu a také konkurenční výhodu oproti tomu externímu.

Interní místo externího

Ostatně využívání interně vyvinutého softwaru namísto řešení externích dodavatelů, na které byla společnost dlouho zaměřená, je dlouhodobým cílem Arrivy. „Mou snahou je mít celou IT infrastrukturu více pod kontrolou a část technologií nebo systémů začít vyvíjet interně,“ říká Robert Kvarda. Přínést by to mělo třeba už zmíněnou konkurenční výhodu. V budoucnu by také mělo dojít třeba k větší spolupráci s univerzitami.

Změnila se také síťová infrastruktura, nově dodávaná společností Huawei. Důvodů pro obnovu bylo více, mezi nimi se tak stalo kvůli segmentaci sítě, celkové bezpečnosti sítě, nezávislosti na poskytovateli internetového připojení či detailnějším náhledu do vnitřní síťové komunikace. „Nejviditelnějším benefitem nového řešení je centrálně řízená a bezpečná Wi-Fi síť. Na pobočkách, kde již máme tuto technologii implementovanou, nám funguje bezpečně a skrytá síť pro interní zařízení,“ uzavírá Kvarda.

Náš IT tým

Jan Benetka (Praha)

Správa domény a Office 365, komunikace s UK, IT bezpečnost, VPN, Firewall, správa IT technologií na centrále, správa šifrování koncových zařízení, správa Multicash serveru



Rád závodí s RC modely automobilů, zajímá se také o 3D tisk. Vedle toho se věnuje úpravě Škody Octavia RS.

Petr Bláha (Králov Dvůr)

Správa IT technologií a poboček v oblasti středních/západních Čech, globální politiky nastavení uživatelských účtů a zařízení (GPO)



Ve volném čase se věnuje rybaření, sportu, především běhu, a fotografování. Je také dlouholetým fanouškem anglického fotbalového klubu Chelsea FC.

Martin Holeček (Ostrava)

Správa IT technologií a poboček v oblasti Ostravska a severní Moravy, správa domény a Office 365, VPN, Firewall, správa šifrování koncových zařízení, centrální správa technologií Huawei



Dříve se účastnil amatérských závodů na horských kolech, dnes se cyklistice věnuje relaxačně. Má rád závodění – reálné i virtuální –, především motokáry a sledování velkých cen formule 1. Poslouchá metalovou hudbu.

Petr Kamlar (Teplice)

Administrace klíčových systémů GTel, Edison a HELIOS, administrátor interního helpdesku pro evidenci požadavků a incidentů, správa IT technologií a poboček v oblasti Teplicka a severních Čech



Ve volném čase se věnuje turistice a sportu. Rád jezdí rekreačně na kole a plave.

Robert Kvarda (Praha)

Šéf IT oddělení Arrivy



Mezi jeho koníčky patří moderní technologie, focení, cestování a sport, především golf a hokej. Fandí brněnské Kometě i české reprezentaci. Rád si poslechne vážnou hudbu a vychutná dobré víno.

Lukáš Lata (Praha)

Správa IT technologií a poboček v oblasti středních Čech a Prahy, správa systémů datových schránek a právní evidence, správa antivirového řešení ESET pro celou ČR



Mezi jeho záliby patří i ve volném čase IT technologie, oblibil si rovněž kryptoměny. Kromě toho se věnuje lyžování a je fanouškem fotbalového klubu AC Sparta Praha.

Květoslav Lolek (Olomouc)

Správa IT technologií a poboček v oblasti Olomoucka a severní Moravy, administrace virtualizační platformy VMware a zálohování



Věnuje se cyklistice, horské i silniční, a běhu, v němž se občas účastní amatérských závodů. Je velkým fanouškem fotbalu, aktivně hrál velkou i malou kopanou. Má dva psy.

Vojtěch Maláček (Brno)

Vývojář, specializovaný zejména na frontend aplikace a uživatelská rozhraní



Ve volném čase jezdí na horském kole, věnuje se i lyžování a diabolu. Má doma sbírku pivních podtáček.

Dana Maximovičová (Kladno)

Komunikace a koordinace požadavků na dodavatele datové konektivity a hlasových služeb, hlavní odborník přes všechny způsoby komunikace



Ráda vyráží do přírody, momentálně nejvíce se svým psem. Věnuje se také běhu, lyžování, jízdě na kole a bruslích. Má ráda práci na zahrádce a také péči o rodinu.

Jiří Nekvind (Chrudim)

Administrace klíčového systému Edison, koordinace výměny dat mezi centrálním systémem a externími subjekty, přenosy dat do SAP, správa IT technologií a poboček v oblasti východních Čech



Má rád vysokohorskou turistiku, ale také podzimní cestování po vinicích. Jezdí na horském kole, věnuje se plavání a dopřává si i wellness. Sbírá kvalitní videosoubory.

Michal Němec (Brno)

Řízení týmu interního vývoje, vývoj backend služeb a integrací, vývoj výkaznictví, komunikace a frontendu interních aplikací, administrace aplikačních a databázových serverů, Android/iOS aplikace



Vedle své práce má rád fotografování, ideálně přírodu prostřednictvím dronu. Oblíbil si také řízení a všemu autu dopřává náležitou péči.

Stanislav Pečenka (Staré Město)

IT technologie společnosti Arriva vlaky na Moravě, pokladní přepážky Arriva vlaky, administrace dohledového systému pro odbavení cestujících Arriva vlaky ve stanicích



Také pro něj je práce vlastně koníčkem. Vedle toho rád fotografuje, cestuje a jezdí na kole.

Pavel Petr (Kladno)

Administrace centrálního systému Prytanis, tiskové služby napříč celou ČR, správa IT technologií a poboček v oblasti Kladna



Pokud mu to čas dovolí, věnuje se občas programování. Dále se zajímá o dopravní techniku, rád poznává Česko, tráví čas s rodinou, poslouchá vážnou hudbu a sleduje současné muzikály.

Vlastimil Rozsypal (Svoboda n. Ú.)

IT bezpečnost, aktualizace Windows na stanicích i serverech, dohledový systém Zabbix, systém Tagra, správa IT technologií a poboček v oblasti severních Čech



Zajímá se o IT technologie. Baví ho práce se dřevem a kamenem. Vělaří, věnuje se také akvaristice a houbaření. Pasivně se zajímá o sportovní karate.

Radek Tichý (Brno)

Vývojář se specializací na hardware, komunikaci s integrovanými dopravními systémy, backend služby a administraci serverů



Zajímají ho alternativní zdroje elektrické energie, také mikroelektronika, vývoj a programování nebo prvky chytré domácnosti. Baví ho architektura, stavebnictví, zahradnictví, válečná historie nebo kondiční cvičení. Mezi své koníčky řadí i čas strávený s rodinou.

Michal Toman (Praha)

IT technologie společnosti Arriva vlaky v Čechách, administrace dohledového systému pro odbavení cestujících Arriva vlaky ve stanicích, správa mobilních zařízení prostřednictvím MS Intune, mobilní aplikace Arriva vlaky



Rád hraje počítačové hry. Kromě nich se zajímá také o historii a věnuje se cyklistice.

Milan Volf (Plzeň)

Správa IT vybavení a provoz lokalit v Plzeňském kraji, síťová infrastruktura Huawei a dohledový systém Zabbix



Jeho velkým koníčkem jsou auta, sám vlastní BMW 750i z roku 1995, o které se rád stará. Vedle toho se věnuje hlavně své rodině.

Zachráněný řidič děkoval i kolegům

Loni v dubnu dostal řidič autobusu ze španělského Alcorcónu Antonio Ruiz během své směny infarkt.

Upadl do bezvědomí, když řídil, a přestal dýchat. Naštěstí v autobuse nebyli žádní cestující, vůz se pohyboval velmi nízkou rychlostí a zastavil až po nárazu do pouličního osvětlení. Záchraná služba přijela rychle a zdravotní sestra, která jela vyzvednout svou dceru ze školy, se dobrovolně nabídla, že pomůže. Řidiče úspěšně resuscitovala právě ona a policista, který byl vyškolen v používání automatizovaného externího defibrilátoru. Letos v červnu uspořádala španělská Arriva soukromou akci pro Antonia Ruize, čtyři policisty, kteří mu přispěli na pomoc, a zdravotní sestru, jež byla ve správný čas na správném místě. Pozván byl i jeden z šoférových kolegů, jehož podpora byla zásadní pro pomoc řidičově ženě a dětem při překonání prvotního šoku. Během emotivního shromáždění viditelně dojatý Ruiz řekl: „Nemám slov, abych vyjádřil, jak jsem vám všem vděčný. Cítil jsem se milován svou rodinou a také svou druhou rodinou, kolegy z Arrivy.“



Italská Arriva pomáhala fotbalovým fanouškům

Společnost Arriva Italia zavedla bezplatnou službu na zavlání pro handicapované fanoušky se vstupenkou na letošní fotbalové Euro.

Pět kyvadlových autobusů přepravovalo fanoušky na zápas národního týmu na olympijském stadionu v Římě. Den před utkáním je převáželo na římské nádraží Termini a na letiště Ciampino a Fiumicino a zpět. Autobusy také vozily fanoušky do dalších destinací, včetně ubytování v hotelu.

Chiltern Railways zkouší první hybridní vlak

První britský vlak s hybridním pohonem byl nedávno podroben zkušební jízdě u dopravce Chiltern Railways, jež vlastní společnost Arriva UK Trains.

Vlak třídy 168 je vybaven pohonem Rolls Royce MTU, který sníží hluk ve stanicích a zajistí nulové emise při provozu na baterie. Generální ředitel Chiltern Railways Richard Allan a ředitel pro techniku a bezpečnost Ian Hyde navštívili spolu s vedoucími pracovníky společnosti Porterbrook železniční trať Ecclestone Valley Railway. Mezi městy Duffield a Wirksworth

se uskutečnila zkušební jízda vlaku HybridFlex na baterie a naftu. Naměřené údaje naznačují potenciální snížení spotřeby paliva o 20 procent a emisí NOx na linkách Chiltern mezi Londýnem a Birminghamem o přibližně 70 procent. Očekává se také, že hybridní pohony přinesou úspory při údržbě díky nižšímu opotřebení brzdových destiček a kotoučů.





MARTIN ŠTĚPKA: SPLNIL SE MI DĚTSKÝ SEN

Text: Tomáš Wehle

Foto: Radek Vebr

Maminka Martina Štěpky prý ráda říká, že železnici si její syn zamiloval už ve dvou měsících. Tehdy spolu jeli vlakem od dětského lékaře a zvuk vagonů plujících po kolejích v něm už zůstal. Projektový manažer společnosti Arriva vlaky stojí za myšlenkou odbavení jízdenkovým automatem se vzdálenou obsluhou nebo informačního systému ve vlacích Arrivy.

Když se Martin Štěpka dostal do věku, kdy si děti vybírají vysněná povolání, chtěl být mašinfírou. Jak už to ovšem v podobných případech často bývá, rodiče rozhodli, že je třeba nejdřív pořádně studovat. A tak místo poznávání vnitřku lokomotivy studoval předpisy železniční dopravy na střední škole v Českých Velenicích a později navštěvoval cvičení a přednášky na Dopravní fakultě Jana Pernera na Univerzitě Pardubice. Výcvikový kurz vedoucí k udělení licence strojvedoucího si každopádně dnešní projektový manažer společnosti Arriva vlaky nakonec přece jen udělal a svůj dětský sen si splnil.

„Jsem příležitostný strojvedoucí. Když jezdím z jihů Čech do práce, tak v našem vlaku do Prahy buď pracuji, nebo ho řídím. Práce strojvedoucího je náročná a odpovědná,“ přiznává svůj respekt ke kolegům.

Z logistiky na dráhu

Jeho první kroky po vysoké škole každopádně nemířily k železnici. Začal pracovat v logistice, zaváděl informační systém pro optimalizaci dopravy. A právě na rozhraní oborů IT a dopravy se od té doby drží. S jedinou výjimkou, kdy rok pracoval ve finančnictví. Zaměstnancem Arrivy je od roku 2019.

„Myslím si, že pracovat v Arrivě byl můj osud. Jako projektový manažer jsem byl zvyklý končit na dané pozici po skončení projektu, pro který jsem byl v předchozích zaměstnáních vybrán. Jelikož se jednalo převážně o práci na dobu určitou, naučil jsem se hledat další zaměstnání v předstihu. Před prací v Arrivě jsem si však řekl, že si dám nějaký čas oddych a uvidí se, co přijde. Do Arrivy jsem se dostal klasicky po absolvování výběrového řízení,“ vzpomíná sympaticky Jihočech.

Krátká, ale důležitá vsuvka. Určitě ne všichni kolegové a kolegyně ve firmě tuší, co takový projektový manažer vlastně dělá. „Zjednodušeně řečeno, nástroji projektového manažera jsou lidé. Takže se snažím s nimi vycházet a hlídat termíny,“ přibližuje ve zkratce náplň své práce Martin Štěpka. Když v jejím nejdynamičtějším období do firmy nastoupil, bylo jeho hlavní náplní plánování úkolů nebo dohlížení na dodržování stanovených termínů. „To pro mě byla úplně nová zkušenost. Nemůžete posunout konečný termín, v tomto případě platnost nového jízdního řádu, jen proto, že něco neběží tak, jak bylo plánováno,“ vysvětluje s odkazem na práci projektových manažerů v některých jiných firmách, kde nejsou termíny jednotlivých projektů nebo akcí tak striktně dané.

Kromě implementace důležitých informačních systémů pro plánování a operativní řízení drážní dopravy či pro personální agendu se Martin Štěpka aktivně zapojil rovněž do úkolů, pro něž v Arrivě v té době neexistovala pozice. Takže když ve firmě hledali zázemí pro zaměstnance nebo elektrické stojany pro odstavení vlaků, čekala ho mimo jiné jednání se Správou železnic. „V Písku jsme si třeba pronajali kanceláře po IT firmě, takže kolegové dnes mohou spát v někdejší kanceláři ředitele. Cedulky tam zůstaly.“

Otec automatu

Díky svým zkušenostem s informačními technologiemi stojí Martin Štěpka rovněž za myšlenkou odbavení jízdenkovým automatem se vzdálenou obsluhou. „V některých stanicích pro nás bylo obtížné najít místo pro klasickou pokladnu a cestující odbavovat tímto způsobem. Tak vznikla myšlenka na sestavení zařízení, které by umožnilo odbavit cestující obdobně jako u pokladny. Prostě někomu říct, odkud kam chce jízdenku, a o zbytek

prodejního procesu se postarají milé a vstřícné kolegyně a kolega ze zákaznického centra z opačné části republiky,“ říká.

„Jedna věc bylo zařízení a jeho hardware vyvinout a nechat vyrobit u dodavatele, druhá pak celý systém prosadit. Zástupcům objednatelů jsme museli předvést prototyp, u kterého posoudili, zda bude takové zařízení splňovat všechny požadavky kladené na odbavení,“ přibližuje Martin Štěpka. Od prvotní myšlenky po první skutečné odbavení jízdenkovým automatem přitom uplynulo jen něco málo přes půl roku.

Dilem Martina Štěpky je v neposlední řadě i informační systém ve vlacích Arrivy, který na velké obrazovce zobrazuje důležité informace související s jízdou vlaku, platností jízdních dokladů a pro zajímavost i polohu vlaku na mapě. To není vše, v budoucnu by toho měl umět víc, včetně třeba hlášení o navazujících spojích nebo výlukách. „Kde to půjde, aby systém věděl, že cestující mohou na některé stanici vystoupit jen vpravo, a také to tak automaticky nahlásil. A kde to nebude možné, tak aby strojvedoucí nebo průvodčí, pokud budou mít čas, jednoduše stiskem tlačítka mohli systém pobídnout k hlášení.“ Dalším velkým úkolem Martina Štěpky bude propojit veškeré informační systémy používané ve skupině Arriva. „Teď máme jen ostrůvky, někde vznikají vazby, ale je třeba to celé propojit.“

Nedávno v Arrivě zaváděl aplikaci Telegraf, která umožňuje komunikaci dispečerů s provozním personálem. Také zde čeká Martina Štěpku práce. „Chceme do tohoto způsobu komunikace zapojit i zákaznické centrum nebo pokladni. Mimo samotnou propojenou či přímou komunikaci bychom jim chtěli umožnit pohled na polohy našich vlaků, aktuální jízdní řád či telefonní kontakty především na průvodčí,“ plánuje projektový manažer.

PRÉMIOVÉ PALIVO DŘÍVE LUXUS, DNES NUTNOST

Text: Martin Frei
Ilustrace: iStock, Shutterstock



Připlatíte si za kvalitu, ochráníte svůj motor, vybízejí vás reklamy na každé pumpě. Je to jen marketing, nebo dostaneme za přírůstek jasně definovanou protihodnotu? A vůbec – když je to dobré pro motor, proč není přiměřená jakost už v základní ceně?



Tenký hrot trysky vstříkovače nese až devět otvorů pro co nejmenší rozprášení

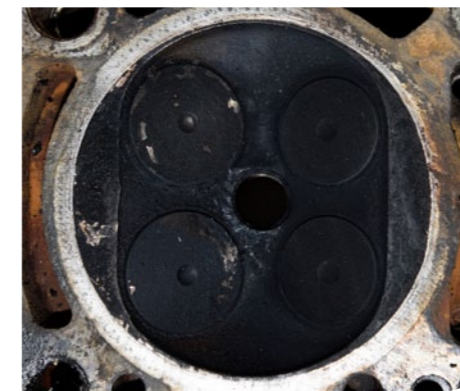
Podobné otázky si klade téměř každý řidič při pohledu na cenový rozdíl mezi standardním a prémiovým palivem. Důvod je prostý: automobilky kvůli choulostivějším motorům zvyšují nároky na vlastnosti benzínu i nafty, ale paliváři nechtějí přijít o možnost prodávat levnější produkty. Umožňují jim to konzervativní normy, které nevnučují vysokou kvalitu všem. Dlouho totiž platilo, že starší vozidla by lepší vlastnosti nezužitovala. S povinnou příměsí biosložky se situace změnila, jejím negativním vlivům se už musí bránit každé auto. Jenže zákazníci uvažují zkratkovitě: pokud vůz proti levnému palivu okamžitě neprotestuje, jako by se nic nedělo. Negativní procesy bohužel postupují skrytě a pomalu jako rakovina. A tu také nepocítíte po první cigaretě.

HŮŘ ROZPRÁŠENO, HŮŘ SPÁLENO

U nafty kvalitní aditivace – tedy přidávání přísad – zvyšuje cetanové číslo a oxidační stabilitu, tudíž na ni snáz nastartujete a můžete ji nechat déle v nádrži. Rozhodující přínos ale mají čisticí aditiva. Nejobvyklejší biosložka na bázi MEĚO (metyléster vyrobený z řepkového oleje) totiž obsahuje kovy a minerály, které se působením vysokých teplot napěkají na trysky vstříkovačů a postupně omezují jejich průtok. Špatně rozprášená nafta tvoří velké kapky, ty se nestihnou odpařit a jejich zbytky se spékají na saze. Víc paliva tedy opouští motor v nespálené formě a klesá výkon. Také vzroste kouřivost, rychleji se zanáší filtr pevných částic a jeho regenerace musí probíhat častěji. Do třetice větší množství sazí výrazněji kontaminuje motorový olej a zrychluje jeho degradaci. Zhoršení zdraví motoru je tedy komplexní. Dlouhodobá účinnost čisticích aditiv není v současné normě ČSN EN 590 hodnocena,



Při podezření na závadu se rovnoměrnost rozprášení prověřuje na kontrolní stanici



Černý povlak karbonových úsad pohlcuje benzin, který následkem tepla neřízeně detonuje

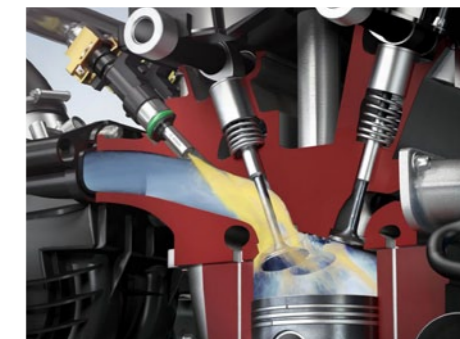
zákonu tedy vyhoví i nafta, která jich obsahuje málo. Palivářské firmy prezentují jejich schopnosti laboratorními zkouškami typu Dirt Up & Clean Up, kdy se trysky nejdříve působením neaditivované nafty s MEĚO úmyslně zanesou, aby bylo možné sledovat opětovný návrat motoru do kondice. České zastoupení Shellu v roce 2017 dokonce předvedlo praktickou zkoušku na Fordu Mondeo se 170 tisíci kilometrů. Redaktoři Světa motorů s ním najeli dalších 10 tisíc kilometrů na naftu V-Power Diesel a technici Fordu předtím i potom diagnosticky prověřili parametry motoru. „Během testu prokazatelně klesla například dávka paliva pro udržení volnoběhu, což je příznak lépe rozprášené nafty a čistších trysek,“ vysvětlil technický školitel Fordu Jan Karnolt. Problematické biosložky na bázi MEĚO se v poslední době nahrazují příměsí dalších, k motoru šetrnějších generací. Přechod je ale postupný, a jak se dalo čekat, jako první přicházejí na řadu právě prémiové nafty.

V benzínu je voda

Velké množství sazí, které diesel tvoří následkem poruchy, produkuje moderní zážehový motor už jako nový. Vyplyvá to z logiky přímého vstříkování do válců, které zvyšuje výkon, protože dodává benzin až těsně před zážehem a předejde nežádoucím detonacím během kompresní doby. Tím se ale zároveň zkracuje doba potřebná k odpaření a zbytky kapek se opět spékají na saze. Jejich usazování na vnitřních plochách motoru a tvorba karbonových úsad pak paradoxně vedou k nárůstu detonací, jimž přímé vstříkování chtělo předejít.



Biopaliva z hospodářských rostlin jsou problematická pro zemědělství i pro motor



U zážehových motorů MPI byl karbon z ventilů omýván benzinem. Přímé vstříkování to neumožňuje

U první generace těchto motorů, od roku 2007, vedly nánosy karbonu k cukání a kolísání výkonu, v horším případě i k poškození pístů. Ke zlepšení v dalších letech pomohl nárůst vstříkovacího tlaku z původních 50 až 100 barů na 250 až 350 barů (čím vyšší tlak, tím menší kapky) a také uvedení prémiových benzinů s nadstandardní dávkou čisticího aditiva – například OMV MaxxMotion 95, EuroOil Optimal 95 nebo Shell V-Power 95. U benzínu je tím bohužel vyřešena jen polovina problému. „Druhým je, že roli biosložky nejčastěji hraje levný biolih. Chemicky na sebe váže vzdušnou vlhkost a dlouhodobě podporuje korozivní procesy v motoru i palivové soustavě,“ upozorňuje technický školitel Peugeotu Josef Gamba. Pokročilá biosložka ETBE (ethyl-terc butyl ether) touto nečistotou netrpí, také je však podstatně dražší. Palivářské firmy ji zatím používají jen do benzinů vysokooktanových, které jsou nově o další úroveň výš než nadstandardně aditivovaný BA 95. Logickou otázkou na závěr je, zda obsah a kvalitu speciálních přísad někdo kontroluje, když ji nevyžaduje norma ČSN. Takovou záruku dává program Pečeť kvality, nezávislý audit certifikační laboratoře SGS (dříve Ústav paliv a maziv). Její logo najdete na stojanech sítí, které si kvalitu produktů nechávají dobrovolně testovat nad rámec kontrol České obchodní inspekce – tedy EuroOil, OMV, Shell, KM Prona, Globus a Tesco. „Přítomnost aditivačních balíčků je ověřována analytickými metodami. Ověřujeme faktickou přítomnost i požadovanou koncentraci,“ potvrdil vedoucí inspekčního a certifikačního oddělení SGS Jan Špínka. Ostatní kontrolují jen sami sebe, což může, ale nemusí stačit.



Automobilky nevědí, zda tankujete prémiové palivo. Některé vám pro jistotu prodají aditivum při servisní prohlídce



Text: Barbora Vojtová
Foto: archiv

ŽIVOT NA DRÁZE A PRŮVODČÍ Z ARRIVY

Kateřina Bendová a Vojtěch Šimera jsou mladí průvodčí, kteří se rozhodli sdílet své pracovní zážitky s kolegy, cestujícími i vlakovými nadšenci přes sociální sítě. Při pohledu na jejich příspěvky si člověk uvědomuje, že život na dráze není vůbec žádná nuda. Naopak!

Kde působíte a co je vaší pracovní náplní?

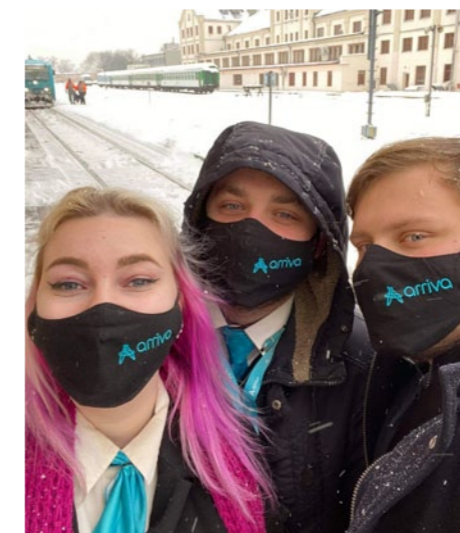
KB: Pracuji jako vlaková průvodčí a můj náplň práce je starat se o pohodlí cestujících od začátku až do konce. Čili už před vlakem je uvítat, případně pomoci se zavazadly, usadit je, odbavit, odpovídat na jejich dotazy. Zkrátka být jim celou cestu k dispozici.

VŠ: Jsem rovněž průvodčí osobních vlaků, konkrétně na Moravě. Působím od Starého Města po Bílnici a pak z Uherského Brodu přes Luhačovice až po Veselí nad Moravou. V Arrivě jsem od listopadu 2020. Původně jsem usiloval o rychlíkovou linku R27, což mi nevyšlo, tak jsem dostal tuto nabídku. Kvůli tomu dojíždím každý den hodinu a půl z Ostravy, ale to mi nevadí, na dráze jsem vyrostl a už jako malý jsem miloval vláčky. Babička byla průvodčí, oba strýčkové jsou strojevodoucí.

Proč jste se rozhodli si založit Instagram reflektující váš pracovní život? Co je smyslem?

KB: To je na delší vyprávění. Inspirovala mě babička, která dříve pracovala na Pražském hradě, kde si vedla deník, do kterého si zapisovala hlášky návštěvníků. Když jsem její deník četla, věděla jsem, že jednou chci něco podobného dělat také. Po nástupu na dráhu jsem si s sebou nosila malý sešit, kam jsem si každou „perlu“ zapisovala. Jenže psaní na papír je dost zdlouhavý proces. Po několika týdnech mi došlo, že tudy cesta nevede. Bylo mi jasné, že budu muset začít psát on-line. Zkusila jsem Twitter, který jsem používala více než rok. Do doby, než na něj přišli kolegové a kamarádi, kteří mě navedli, abych si založila Instagram a přesdílela vše tam. Prý že se to lidem bude líbit. Měli pravdu, protože i já sama vyhledávám účty, kde lidé různých profesí sdílejí hlášky svých zákazníků, případně se tam dělí o své profesní zážitky.

VŠ: Profil jsem založil hned poté, co jsem nastoupil k dráze, a postupem času jsem ho začal vnímat jako svůj osobní blog. Ke každé fotografii píši vždy nějaký příběh na pozadí zážitků z práce. Jde o obraz toho, jak já vnímám život na dráze, která je mým denním chlebem. A také ho tak trochu tvořím z toho důvodu, abychom byli s kolegy víc propojeni.



Jaké příspěvky na Instagram dáváte a jaké máte zásady?

KB: Sdílím hlášky cestujících, které mě buď pobaví, nebo nad nimi zůstává rozum stát. Občas dám na Instagram i nějakou povedenou momentku z práce. Většinou to jsou východy a západy slunce, protože to je jeden z krásných bonusů, co my lidé z dráhy ke své práci máme. Původně jsem chtěla sdílet ještě zákulisí z práce průvodčí, ale v takovém případě by bylo obtížné určit hranici mezi tím, co lze prozradit a co už je interní záležitost.

VŠ: Snažím se stranit svého jména. Ti zdatnější to ale mohou jednoduše dohledat. Všechny příspěvky vždy zůstávají v pracovní rovině. Také tam dávám různé historické jízdy vlaků nebo fotky se svými kolegy.

Jsou vašími sledujícími hlavně kolegové, nebo spíše cestující?

KB: Je to přibližně nastejno, i když možná o malinko víc mám mezi sledujícími kolegy z práce, protože ti se v těch situacích vidí nejlépe. Je moc milé, když mě pak někteří ze sledujících poznají ve vlaku či na nádraží, pochválí Instagram a popřejí štěstí do života. Díky Instagramu jsem poznala spoustu nových přátel, dokonce i svého přítele Filipa.

VŠ: Mám účet v profesionálním režimu, takže vidím, kdo mě sleduje. Nedávno jsem to porovnával a je to tak napůl – půl lidí z oboru a půl fanoušků železnice, kteří mívají dost dotazů. Děláním pro ně vlastně takový malý infoservis. Kolegové v podobném věku můj Instagram většinou sledují.

Co Arriva, zaznamenala vaši činnost a podporuje vás v tom?

KB: No jistě, jinak byste mě přece neoslovili do tohoto magazínu, ne?

VŠ: Asi po třech měsících. Občas si vzájemně napíšeme a cítím, že se jim líbí mé příspěvky i osvěta, kterou prostřednictvím různých instagramových kvízů dělám. Nyní dokonce startují s jedním „šotousem“ projekt zaměřený na bezpečnost.

Sledujte Instagram:

Kateřina Bendová: @zivotnadraze
Vojtěch Šimera: @pruvodcizarrivy



DOPRAVNÍ REKORDY

Víte, na které trati v Česku najdete nejužší koleje? Kde u nás jezdí už od roku 1891 nejstarší pozemní lanovka? Anebo že za nejkratší mezinárodní železnici na světě je třeba se vydat na Šumavu? Zveme vás na výlet po českých dopravních „nej“.

Text: Kudy z nudy
Foto: iStock, archiv, Wikimedia Commons



Motorová ozubnicová lokomotiva řady T 426.0 na nádraží v Kořenově

Trať Tanvald–Harrachov Jediná ozubnicová trať

Mezi lidmi se jí říká kořenovská Zubačka nebo také Polubenka a spojuje Tanvald s Harrachovem. Naše jediná ozubnicová trať měří 12 kilometrů a největší stoupání na ní činí 58 promile. Trať je zároveň jednou z posledních normálně rozchodných ozubnicových železnic v Evropě a nejstrmější železnici v Česku.

Postavena byla v letech 1899–1902 jako důležité spojení průmyslové oblasti Liberecka a Jablonecka se západní částí Slezska, jejímž významným střediskem bylo město Hirschberg (Jelenia Góra). Honosí se mnoha zajímavými umělými stavbami, mimo jiné pěti tunely, z nichž nejdelší měří 940 metrů, nebo dodnes dochovanou, 4,43 kilometru dlouhou dvoupásovou Abtovou ozubnicí v ose koleje na sedmikilometrovém úseku Tanvald–Kořenov, překonávajícím výškový rozdíl 235 metrů. Zajímavostí je také to, že se zde točil film Věry Chytilové Kalamita.

Z památkově chráněného kořenovského nádraží železnice pokračuje táhlým obloukem ve tvaru podkovy přes 26 metrů vysoký most nad řekou Jizerou, kterým přechází z Jizerských hor do Krkonoš. Dále už osiřelé koleje pokračují z dnešní konečné v harrachovské místní části Mýtiny přes Novosvětský průsmyk dalších 15 kilometrů do polského lázeňského města a krkonošského střediska Szklarska Poreba. Odkud jezdí elektrické osobní vlaky Polských státních drah dalších 32 kilometrů do města Jelenia Góra.

V budově bývalé železniční stanice Kořenov se nachází muzeum ozubnicové dráhy, do nějž vejdete z vestibulu nádražní budovy. Dozvíte se zde spoustu zajímavého o pohnuté historii tratě, o zvláštích

provozu nebo o nasazovaných vozidlech. V západní části nádraží pro změnu spatříte Výtopnu Kořenov, která je přístupná jen s průvodcem. V ní jsou vystavena historická železniční vozidla a probíhá tu jejich údržba. Na vaši návštěvu se tady těší unikátní ozubnicová lokomotiva T426.0 přezdívaná Rakušanka, motorové lokomotivy T435.0111 „Hektor“ a T211.037 „Zapalovač“, motorový vůz M152.0453 „Orchestrion“ či historická drezína Vm 32.003 „Hermoch“.

Lanovka na Petřín Nejstarší pozemní lanovka

Naše vůbec nejstarší pozemní lanovka, dlouhá 510,4 metru, jezdí už od roku 1891 na pražský Petřín. Její provoz probíhal řadu let bez významnějších změn, až na počátku první světové války musela být doprava zastavena. Po válce bylo podniknuto několik marných pokusů o její obnovení, naposledy v roce 1921. Na svoje vzkříšení si musela petřínská lanovka ještě mnoho let počkat. Oba původní vozy vyrobila smíchovská Ringhofferova továrna. Měly čtyři oddíly a mohlo se v nich svést až 50 cestujících. Dlouhé byly šest metrů, široké dva metry a jízda po trati trvala šest minut. Zajímavý byl pohon první lanovky, kdy byl uplatněn systém vodní převahy. Vozy měly ve své spodní části nádrž na vodu. Vždy v horní stanici byla nádrž naplněna vodou a takto zatížený vůz vytáhl druhý vůz nahoru. V dolní stanici se voda vypouštěla. V roce 1931 byla lanovka převedena do majetku Elektrických podniků hlavního města Prahy a okamžitě se přistoupilo k její zásadní rekonstrukci podle projektu firmy ČKD. V dolní části byla trať lanovky částečně přeložena a zaústěna do barokního domu čp. 412-III, který byl upraven na stanici. Vozy vyrobili opět

u Ringhoffera. Byly velmi elegantní, 12 metrů dlouhé a 2,4 metru široké. Přepravit mohly až 70 stojících a 35 sedících cestujících. Vozy byly uváděny do pohybu tažným lanem o průměru 35 milimetrů, které bylo ukotveno na vozecích. Hnací elektromotor o výkonu 106 kilowatt poháněl pomocí ozubených převodů dvoudrážkový lanový kotouč a byl napájen 500 volty z Ward-Leonardova soustrojí. Na lanovce byl poprvé na světě použit nový systém brzdných lan Pohlig, který umožňoval v případě nutnosti zachytit a zastavit vůz na své brzdě lana kdekoliv na trati.

Lanovka zahájila provoz 5. června 1932 a byla dlouhá léta vyhledávanou turistickou atrakcí. Bez úhony přežila i druhou světovou válku. Avšak 7. července 1965 došlo pod vlivem dlouhotrvajících dešťů k silnému podmáčení tratě a jejímu vážnému narušení. Provoz musel být okamžitě zastaven. Teprve v roce 1981 bylo po rozsáhlých sanacích petřínského svahu a několika odborných expertizách rozhodnuto o zahájení rekonstrukce. Strojní a pohonné zařízení lanovky bylo ve skvělém stavu a po pečlivé kontrole bylo i po dvacetileté přestávce použitelné k dalšímu provozu. Nové vozy vyrobila podle návrhu Výzkumného ústavu kolejových vozidel Vagonka Studénka. Z původních vozidel bylo přece jen něco použito: nápravy včetně jejich uložení a také zařízení bezpečnostní brzdy.

Bačův kanál Největší umělý tok



Bačův kanál

Myšlenka regulace řeky Moravy se zrodila už kolem roku 1927. Ihned zaujala velkopřůmyslníka Tomáše Baču, který byl hnacím motorem v rozvoji průmyslu v celém kraji. O pět let později bohužel tragicky zemřel. Jeho nástupce, Jan Antonín Bača, se však odvážného nápadu nezalekl a pokračoval v plánu vybudování kanálu. Díky lodní dopravě mohla společnost ušetřit mnoho peněz, které byly vyhrazeny pro železniční dopravu při přepravě lignitu z dolu v Ratiškovcích do továren v Otrokovicích. Konečně bylo možné vybudovat meliorační systém v okolí řeky Moravy a v neposlední řadě se podnikly první kroky k vysněnému propojení evropských veletoků Dunaje, Odry a Labe.

Náročná výstavba Bačova kanálu proběhla v letech 1934 až 1938. Lodě musely proplout 14 plavebními komorami, které regulovaly výškové rozdíly hladiny. Kromě regulátorů však musela být vybudována i řada dalších technicky náročných zařízení jako zvedací



Baťův kanál

železniční mosty nebo jezy s automatickou regulací výšky hladiny ve zdrži. Zajímavý je i výklopník vagonů s hnědým uhlím na lodě u Sudoměřic.

Splavná délka Baťova kanálu mezi Otrokovicemi a Sudoměřicemi je v současnosti přibližně 60 kilometrů, šířka 12 metrů a hloubka 1,5 metru. Rozdíl výšek na této vodní cestě (18,6 metru) vyrovnává 13 zdymadel a hladinu udržuje 13 jezů. Na vodní cestě je postaveno na 50 mostů.

Plavební kanál je částečně veden po řece Moravě a zčásti vykopaným umělým korytem, které se od řeky odděluje ve Spytihněvi a znovu se připojuje ve Starém Městě. Právě do tohoto města zajíždí hned několik našich vlaků.

Vodní cesta se dnes využívá už jen k rekreačním účelům. Od května do září se můžete vypravit na skupinové rekreační plavbu kanálem, doplněné poznávacími a gastronomickými programy, nebo si lze vypůjčit loď a zvolit svůj vlastní program. Poplujete romantickou lužní přírodou, poznáte ptačí rezervace, slovácké víno ve vinných sklepech, historická města, naučné stezky i ojedinělé technické památky. Plavbu lehce spojíte s cyklistikou a uděláte si výlet do Bílých Karpat nebo Chřibů. Cyklostezka kolem řeky Moravy a Baťova kanálu měří 80 kilometrů, začíná v Kroměříži a končí v Hodoníně a většina úseků je vedena mimo motorovou dopravu. Půjčovny motorových lodí, výletních turistických prámů, kanoí a kol najdete ve Spytihněvi, Starém Městě, Uherském Hradišti, Veselí nad Moravou, Vnorovech, Strážnici, Sudoměřicích či Hodoníně.

Trat' Frýdlant-Heřmanice Nejužší koleje

Nejužším rozchodem kolejí (750 milimetrů) se v tuzemsku může pochlubit trat' Frýdlant-Heřmanice. Trat' nacházející se v severních Čechách u hranic s Polskem a Německem a někdy zvaná též Heřmanička byla pro veřejnou dopravu otevřena v roce



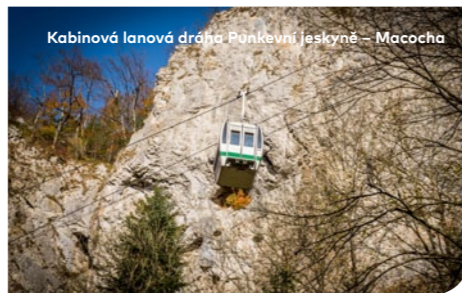
Dochovaná a rekonstruovaná část někdejší tratě z Frýdlantu do Heřmanic (u Dětřichova)

1900 a zajišťovala spojení se saskou Žitavou. Její délka je 10,781 kilometru a v provozu byla až do roku 1976. Z Liberce, kam jezdí naše rychlíky, je to do Frýdlantu na kole 25 kilometrů.

Vzniku tratě nejvíce napomohly textilní továrny v Dětřichově a cihelna s výrobou šamotového zboží v Kunraticích. Úzký rozchod byl zvolen proto, aby dráha mohla vést do továrny a co nejbližší obcí. První jízda proběhla roku 1884.

V roce 2008 bylo v bývalé frýdlantské výtopně úzkorozchodné železnice otevřeno muzeum mapující výstavbu a provoz heřmanické úzkokolejky. Jsou zde vystaveny fotografie a artefakty z historie provozu, modelová zahradní železnice nebo počítačová simulace provozu heřmanické úzkorozchodné železnice. Na nově položených 85 metrech úzkorozchodných kolejí je vystavena motorová lokomotiva T 36.002 a renovované vozy.

Lanovka v Moravském krasu Nejkratší kabinová lanovka



Kabinová lanová dráha Punkevní jeskyně – Macocha

Nejexponovanější část Moravského krasu (Pustý a Suchý žleb) je uzavřena pro veškerou automobilovou dopravu. Namísto ní zde návštěvníkům slouží ekologické dopravní prostředky: silniční vláček a kabinová lanovka. Visutá lanová dráha, jezdící od roku 1997, spojuje Punkevní jeskyně s okrajem propasti Macocha. S délkou

249 metrů je nejkratší kabinovou a druhou nejkratší visutou lanovkou (po Zoo Praha) v Česku. Má převýšení 140 metrů a je tak rovněž nejstrmější v celém Česku. Unikátně řešená je pohonná jednotka v dolní stanici, která se nachází ve čtyřicetistupňovém sklonu.

Trat' Jindřichův Hradec – Obrataň Nejdelší úzkorozchodná dráha



Pára na trati z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice

Nejdelší úzkorozchodná dráha na našem území vede z Jindřichova Hradce do Obrataně. Má rozchod 760 milimetrů, je dlouhá 46 kilometrů a do provozu byla uvedena v roce 1906. Prochází zalesněným krajem rybníků a kopců, jezdí po ní výletní parní vlaky a malebná nádraží na trati nabízejí také ubytování. Zajímavostí je, že průvodčím zde cestující stále ukazují klasické Edmondsonovy kartonové jízdenky.



Motorový vůz Věžák

Motorové vlaky mají svůj pravidelný jízdní řád. První souprava vyráží už po třetí hodině ráno a končí před půlnocí. Naopak parní vlaky jezdí z Jindřichova Hradce do Kamenice nad Lipou pouze o letních prázdninách v úterý a čtvrtek. Z Hradce vyjíždějí v 9:09 hodin a z Kamenice potom v 11:50 hodin. Z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice jezdí v létě každý den kromě úterý a čtvrtka. Vyjíždějí v 10:39 hodin, zpět pak v 15:18 hodin.

Motorový vůz Věžák Nejstarší provozuschopný motorák

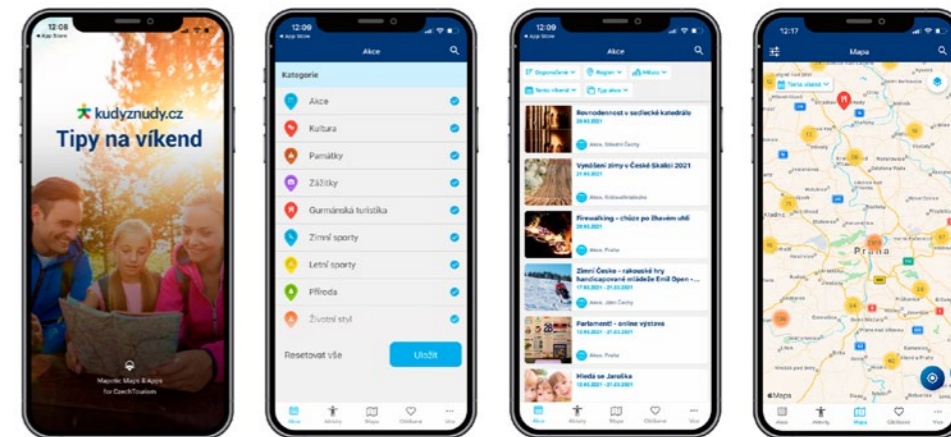
Motoráky ještě pořad patří k českým lokálkám neboli místním tratím. Vozy 120.4 tuhle tradici jako jedny z prvních zahájily. Ještě během výroby se pro vůz vžila přezdívka Věžák. Konstrukteři totiž posadili strojevedce přesně doprostřed vagonu nad ostatní cestující. Chtěli tak vyřešit problém, který měly původní kolejové autobusy: před každou jízdou musely být otočeny stanovištěm dopředu, což komplikovalo jejich použití. Motorový vůz přezdívaný Věžák je nejstarší provozuschopný motorák v Česku. Vůz, v dobové terminologii nazývaný kolejový autobus, vyrobila kopřivnická Tatra ve druhé polovině roku 1931. U Československých státních drah nesl označení M 120.417. Mezi roky 1930 a 1936 jich Tatra vyrobila 154 kusů, do dnešních dnů se ovšem zachovaly pouze dva. Po ukončení pravidelného provozu v padesátých letech jeden z nich ještě sloužil jako sklad na vlečce v cukrovaru v Českém Brodě.

Věžák je zajímavý také netradičním řešením motoru, takzvanou inverzací chodu. Když chtěl strojevedce přejít na zpětný chod, nestačilo zařadit jinou rychlost, jak se to dělá dnes. Tehdy musel vypnout motor,

pomocí pedálu dal do záběru jiné hřídelové vačky a druhým startérem spustil motor v opačném chodu. Unikátní motoráček s typickou věží pro strojevedoucího se nakonec stal součástí sbírky Národního technického muzea v Praze. Náročnou rekonstrukci započal v osmdesátých letech tým fandů v depu Šumperk. Oprava byla zdárně dokončena v roce 1991. Při zvláštních příležitostech jezdívá motoráček mezi Šumperkem a Libinou.

Železnice Nové Údolí – Haidmühle na Šumavě Nejkratší mezinárodní železnice na světě

Nejkratší mezinárodní železnice na světě vás přepraví z Čech do Bavorska asi za minutu. Délka dráhy je totiž pouhých 105 metrů, z toho tři metry vedou za hranici.



Motorová lokomotiva T 36.002 ve frýdlantském muzeu

Trat' začíná u zaniklé šumavské obce Nové Údolí, na historickém náspu bývalé tratě z jihočeských Volar do německého Pasova. Na mostku překračuje tok Údolského potoka, tvořícího státní hranici, a po pár metrech končí v Bavorsku. Občanské sdružení Pošumavská jízdní dráha v devadesátých letech minulého století obnovila v Novém Údolí na Šumavě část železniční tratě vedoucí z Čech do Bavorska, která byla v roce 1948 zrušena. Jízdné je dobrovolné a přispívá na údržbu areálu. Po rekonstrukci bude možné opět navštívit i originální muzeum šumavských lokálků, které najdete v železničním vagonu na konci tratě, po které vás do Nového Údolí doveze vlak od Volar či od Lipna. Dojet sem můžete i na kole ze Stožce, kde lze zaparkovat auto. Pěšky po žluté značce ujdete asi 4,5 kilometru.

Dráha vznikla jako dřevařská v roce 1795, na sklonku roku 1910 sem přivedli koleje z Černého Kříže a tím bylo umožněno další spojení s vnitrozemím. Přes celnici v Haidmühle pokračovala na německou stranu. Po vzniku republiky byla v Novém Údolí celní a pasová kontrola, dva ubytovací hostince, škola, obchod nebo hasičská stanice. Po druhé válce byla trat' na české straně zrušena, Bavoři ji na své straně kvůli nerentabilitě roku 1974 zrušili také.

Vzniklo ve spolupráci s agenturou CzechTourism. Cestovatelské tipy můžete vyhledávat rovněž pomocí mobilní aplikace Kudy z nudy – tipy na víkend. Ke stažení je zdarma v Google Play i v App Store.

Text: Tomáš Wehle
Foto: Radek Vebr

NEKONEČNÝ FILM

Novinář David Macháček si už osm let „píše“ fotodeník. Den po dni přidává snímky podle pravidla „jeden prožitý den – jedna fotka v deníku“. Svým výjimečným projektem si získal mnoho fanoušků na Facebooku a výběr fotografií a veršů dvakrát vydal knižně. „Fotografiemi si do paměti zapisují chvíle, které si potřebují nebo chci uchovat,“ říká nevšední pozorovatel.

Kdy vás napadají verše k fotkám? Hned jak některou scénu či obraz spatříte, nebo až později, v klidu doma?

Dvojverší následuje vždy až po fotce. U každého snímku mi v hlavě naskakuje kromě obrazu i nějaká slovní asociace. Třeba když něco vyfotím na nádraží, vybaví se mi spojení zpožděný vlak. Tohoto motivu se pak držím i u verše, protože se ho nemůžu zbavit. S některými snímky je dvojverší těsně spjata a nezmění se, jinde je to volnější. Někomu, kdo mi nevidí do hlavy, přijdou verše od fotky někdy hodně odtržené, ale spojitost mají, protože jsou spojené s náladou, okamžikem vzniku fotky. Pořád ale platí, že je to můj fotodeník, vůči nikomu dalšímu nejsem zodpovědný.

Kolik fotek za den uděláte?

Žádné fotky nevyhazuji, to mě naučili fotografové. Člověk nikdy neví, kdy a kde se mohou hodit. I ty, které vypadají nepovedeně, jsou někdy přesně ty pravé ilustrační k článku.

Na oběžných drahách citů
Samota kroužících satelitů

Vznikají vaše fotky spontánně, třeba když někam jdete, nebo za nimi vyrážíte cíleně?

Jezdit někam cíleně za záběrem jsem si zakázal. V ničem tomu nechodím naproti. Ani když někam cestuji a vím, že pojedu třeba do Brna, které mě svou architekturou baví, není to tak, že bych si už dopředu plánoval, co tam chci vyfotit. Nechávám to náhodě. Chci, aby to pro mě byly zpětně autentické vzpomínky. Kdybych si to dopředu promýšlel, nebylo by to pravdivé.

Kromě fotodeníku jste začal také dražit a prodávat snímky muzikantů a získané peníze věnujete dětem z dětských domovů. Jak vás to napadlo?

Zpěvačka Nikola Mucha, moje velká kamarádka, která rok nemohla vystupovat, ode mě měla svou velkou fotku. Napsala mi, zda ji nezkusíme prodat, že by jí to pomohlo. To se povedlo a spontánně se začali ozývat lidé, jestli nemám ještě nějaké snímky hudebníků a že by byl dobrý nápad jejich prodejem někomu pomoci. A tak místo muzikantů šla pomoc k dětem.

Skončila noc, podzim svítá
Studený jak káva nedopitá

Jinak dětské domovy na tom nejsou kriticky špatně, na základní věci vždy od zřizovatele peníze mají a děti tam materiálně nestrádají. Chybí jim ale peníze na věci, které z pobytu tam mohou dělat aspoň trochu normální život, třeba na kroužky. Je tam dítě, které baví hudba nebo kreslení, takže by potřebovalo koupit kytaru, barvu nebo knížky o výtvarném umění.

Častými motivy vašich fotek jsou město, architektura, ale i venkov, krajina. Co je vám nejbližší, kde je vám nejlépe?

Asi v přístavu. Tam se spojuje vše: dobrá architektura, voda, mé oblíbené lodě, lidé. Asi v sobě nezapřu, že jsem jako malý chtěl být námořníkem. V přístavu vydržím celý den sedět a dívat se na lodě. Třeba v Dalmácii nemám problém přijít do přístavního bistra na kávu už před osmou ranní a sedět tam klidně do jedenácti dvanácti. Potom se přesunu na druhou stranu přístavu, kde je stín, a tam sedím až do večera. Je to jako divadlo. Baví mě dívat se na vztahy, které fungují v krajině a životě.

Projít si smutkem skrz
Náhrdelník slzKdo chce plout, musí strach
Sfouknout jak pěnu na vlnách

Jak někde lidé žijí, kam chodí děti do školy, kam se jezdí do práce, proč je nádraží ve vesnici, nebo tři kilometry za ní. Je to pro mě nekonečný film.

Vím o vás, že máte rád poetiku vlakových nádraží a autobusových zastávek. Jsou vlaky a autobusy váš oblíbený způsob cestování?

Je to prohlížecí cestování. Zbavím se zodpovědnosti za bezpečnost, můžu si koupit pivo a koukat se z okénka. V autě mě to také baví, kochám se jak ve Vesničko má středisková, ale vlaku teď přicházím víc a víc na chuť. Baví mě na něm vlastně i řád, jasně daná trasa, na níž není moc odboček. V autě můžete někam uhnout, dojet jinam, rozmyslet si to. A vlakové nádraží, to je úžasný mikrosvět, který v sobě obsahuje spoustu funkcí, které do sebe zapadají. Přednosta stanice jako strážce majáku, je tam záchod, dáte si pivo, když ještě funguje nádražka...

Co na cestách hledáte? Atrakce? Klid? Odpovědi na otázky?

Při cestování hledám obrazy. Teď budu střílet od boku, ale buď to mohou být veselí Homolkovi, nebo tragický Obchod na korze. Můžu si sednout na návisi na autobusovou zastávku a vydržím se hodinu, hodinu a půl dívat. Mám už něco odžito, načteno z knížek a v hlavě se mi to už vše napasuje do reálných kulís.

David Macháček (1970)

Pracuje jako editor v Českém rozhlase, je také studentem Institutu tvůrčí fotografie na Slezské univerzitě v Opavě. Od roku 2014 si podle pravidla „jeden den – jedna fotka“ zapisuje prožitý dny na paměťovou kartu telefonu. Každou fotografii pak doplňuje krátkým dvojverším, které mu slouží jako osobní mnemotechnická pomůcka, aby si obrazovou vzpomínku ještě víc zafixoval. Každý den zveřejňuje svůj fotodeník na Facebooku a už dvakrát z něho připravil výběr pro knižní vydání (Den po dni a Potkal jsem, obě Nakladatelství Zed).



Dopravní prostředky mají rády děti všude na světě. Tento dort je z Anglie

Text: Barbora Vojtová
Foto: iStock, archiv Lenky Frajerové

U DORTŮ JDE O TVOŘIVOST

Nenapadá vás originální dárek k narozeninám? Upečte dort v podobě toho, co má oslavenec rád. Třeba ve tvaru autobusu! Co to obnáší a jak si výrobu zjednodušit, popisuje Lenka Frajerová, která vyrábí umělecké dorty. Navíc nám prozradila i svůj oblíbený recept na dortový korpus. Takže si připravte plech a do toho.

Co člověk potřebuje mít doma, aby se mohl pustit do výroby dortu? Vystačí si se základní kuchyňskou výbavou?

Na klasický korpus potřebujete základní suroviny, které má doma každý, kdo chce něco sladkého upéct. Důležité je mít odvahu pustit se do zdobení marcipánem, ale nemusíte být cukrář, abyste to zvládli. Na to jsou dnes praktické formičky, které zakoupíte v domácích potřebách či na internetu. Při troše fantazie můžete k tvarování marcipánu použít i různé kuchyňské pomůcky, které máte v zásuvkách kuchyňské linky. Stačí si najít recept a pustit se do toho.

V čem se dort, který má mít konkrétní podobu – například autobusu či vlaku –, liší od těch běžných?

Liší se zejména tím, že jde o „osobní“ dort. Odráží zájmy toho, pro koho je tvořen. Řidiči autobusu či vlaku uděláte radost, když mu vyrobíte nebo necháte vyrobit dort právě v podobě jeho srdcového dopravního prostředku. Rozdíl je také v časové náročnosti. Takový dort si totiž musíte promyslet, nakreslit, musíte nakoupit správné suroviny a dodržet technologický postup. Dort musí být samozřejmě k jídlu, takže nejde jen o vizuální efekt, ale také o chuťový prožitek. Zásadní jsou suroviny.



Vše, co pečete na zakázku, je, jako kdybych to pekla pro svou rodinu. Poctivá vajíčka, máslo i čokoláda, prostě bez jakýchkoliv náhražek. Lidé se mě často ptají, jak dlouho takový dort trvá vytvořit a dokdy je nutné ho spotřebovat. Já se řídím pravidlem dva dny a dvě noci. Když si uvědomíte, že dort bude stát chvíli v lednici, chvíli na stole a pak se teprve sní, chce to svižnou přípravu.

Takže doporučujete si výslednou podobu dortu dopředu namalovat a až poté začít tvořit?

Určitě. Namalujte si výslednou podobu nejdříve na papír a také si promyslete rozměry, abyste si pak nestěžovali, že se vám dort nevejde do lednice. Korpus můžete vybrat z mnoha druhů a souvisejících surovin. Na zakázku pečete nejčastěji čokoládový korpus, který má velmi blízko k dortu Sachr. Na druhém místě v poptávce je mrkvový dort. Jeho obliba poslední dobou bleskově roste a předběhl i klasiku, kterou je piškotový korpus na místě čtvrtém. Třetí příčka patří třenému korpusu, jež můžete navíc ochutit kokosem, jindy ořechy nebo



ovocem. Oblíbený je rovněž Red Velvet neboli červený sametový dort, na který najdete nespočet receptů na internetu. Samotnou kapitolou jsou krémy a plnění. Ideální je, když používáte vlastní marmelády, džemy a povidla. Krémy vyrábím nejčastěji na bázi čokolády, šlehačky nebo tvarohu. Dort „autobus“ je kombinací čokoládového, mrkvového a třeného korpusu. Nemusíte ale dělat hned tři různé druhy, na začátek si vyberte jeden typ a časem můžete přidávat. Před výrobou ale vždy zvažte podmínky a okolnosti jako sezónu a její počasí nebo dopravu, tedy zda dort budete někam převážet, či zůstane pod jednou střešou v lednici. V horkých dnech volte lehký korpus, který vydrží bez úhony.

Zvládne dort upéct i muž, nebo je podle vás výsadou žen?

Proč ne? Jako metodik a lektor vzdělávání říkám všem totéž. Ničeho se nebojte, stačí to zkusit. Co horšího se může stát než to, že se to nepovede? Jde o chuť tvořit, zkusit to a mít radost z toho, že jsme překonali sami sebe.

Když se nechceme pouštět do profesionální výroby, jako to děláte vy, jak si lze zjednodušit práci?

Umět si zjednodušit a zrychlit práci – nikoli ji odfláknout – je umění. A také je to věc osobní kreativity. Ale žádný strach, k pečení dortu jakéhokoliv tvaru opravdu nepotřebujete víc než plech či dortovou formu. Kdo se nechce pouštět rovnou do tvarování marcipánu, může si pomoci pečicími formami, kterých je dnes na trhu nepřeberná množství. Nemusíte dort „autobus“ hned stavět na kola, stačí upéct placatý dort a poté tvar autobusu vyříznout. Nebo si koupit už hotový korpus a pak už jen nechat velet svoji kreativitu.



Lenka Frajerová



Původní profesí učitelka. K dortům ji dovedl cestovatelský zážitek s dcerou do Paříže, kde se jim tak líbilo, že jí Lenka upekla dort v podobě Eiffelovy věže. Dnes peče originální umělecké dorty na zakázku. Více na webu www.umeleckedorty.cz.



Recept na mrkvový korpus (12 porcí)

Suroviny
9 vajec, 290 ml oleje, 400 g třtinového cukru, 650 g polohrubé mouky, 600 g mrkve, 250 g ořechů (vlašských nebo lískových), 175 g kokosu, 100 g mandlí, 2 ks vanilkového cukru, 3 kávové lžičky sody, 1 ks prášku do pečiva, 3 kávové lžičky skořice, citron (kůra i šťáva)

Postup
Ušleháme celá vejce, přidáme olej a cukr. Do toho zamícháme polohrubou mouku, strouhanou mrkev, mleté ořechy, kokos, mleté mandle a vanilkový cukr. Nakonec přidáme sodu, prášek do pečiva, skořici a šťávu i kůru z jednoho citronu. Vše nalijeme do dortové formy vymazané a vysypané hrubou moukou a vložíme do předehřáté trouby. Pečeme na 160–170 °C zhruba 80 minut, poté vyzkoušíme špejlí, zda je korpus hotový, popřípadě v troubě ještě chvíli dopečeme. Po vychladnutí korpus rozkrojíme a protřepe krémem dle vlastní preference. Doporučujeme krém z mascarpone (lučiny, tvarohu) a másla.



Text: Barbora Vojtová
Foto: Booze & Food

BURGER ZE ŽLUTÉHO AUTOBUSU

Booze & Food je projekt dvou kamarádů, který aktuálně najdete u vodní nádrže Rozkoš. Jde o bývalý americký školní autobus, v němž se dnes připravují vynikající burgery nebo domácí limonády.

Vlasta Hošek a Dan Mareš provozovali na jezeře Matylda u Mostu klub vodních sportů, kde začali i příležitostně vařit. Lidé byli z jejich burgerů tak nadšení, až se kamarádi rozhodli, že si vytvoří pojízdné bistro. Na internetu našli vyřazený žlutý školní autobus, který se z americké Georgie musel převézt do Čech. Samotná lodní přeprava stála nakonec dvakrát tolik co samotný autobus. Trvalo přibližně rok, než kamarádi přebudovali originální interiér, určený pro 76 dětí, na designovou kuchyň. Do exteriéru příliš nezasahovali, chtěli mít pojízdné bistro, které zaujme samo o sobě, bez reklam. Jde o autobus od amerického výrobce Thomas Built Buses, model International 3800, s dieslovým motorem a spotřebou do dvaceti litrů na sto kilometrů. I když je autobus stále plně funkční, momentálně stojí v kempu na Rozkoši ve východních Čechách. V Booze & Food Vlasta s Danem připravují kromě burgerů s hovězím i trhaným masem také například kari, hranolky a nabízejí domácí limonády nebo pivo.



AHOJ LÉTO! AHOJ PRÁZDNINY!

K létu patří prázdniny, sluníčko, koupání, ale také dobrodružství – i když ho prožijeme třeba jen na stránkách knížek. A piráti, tajuplné ostrovy a mořské obludy nikdy nezklamou.

1. DOPLŇOVAČKA

Třeba taková krakatice... Námořníci si o ní dřív vyprávěli děsivé příběhy. Její oči prý mají půl metru v průměru a chapadla s velikými přísavkami vypadají jako _____ (tajenka doplňovačky).

- | | |
|--|-----------------------|
| 1. bájná obluda s křídly | 6. před dlouhou dobou |
| 2. černý šplhavý pták | 7. přítel, společník |
| 3. zadupám | 8. děvče |
| 4. dělej drobky | 9. penze |
| 5. sešit k zapisování denních událostí | 10. do svého domova |

	2	3		5	6		8	9	
1	D	D	4	D	D	7	D	D	10
D			D			D			D

2. ROZDÍLOVKA

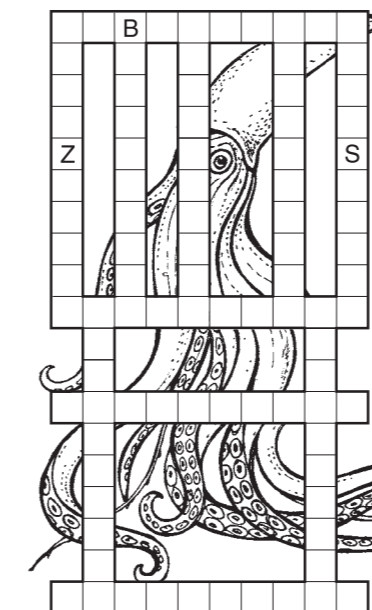
Když se rozzlobená krakatice vynoří z vod, může prý stáhnout ke dnu loď i s posádkou.

Na obrázku se zachránil jen lodní kuchař, ale pozor – během chvíličky se leccos změnilo. Najdete mezi obrázky deset rozdílů?

3. KRIS-KROSOVÁ DOSAZOVAČKA

Příběhy jsou příběhy, ale pravda je, že dodnes je tento _____ (tajenka kris-krosové dosazovačky) jedním z nejzáhadnějších a nejméně prozkoumaných tvorů, kteří brázdí tajemné hlubiny Atlantského oceánu.

Dosadte slova z legendy tak, aby se správně křížovala. Slovo, které zbude, tvoří tajenku.



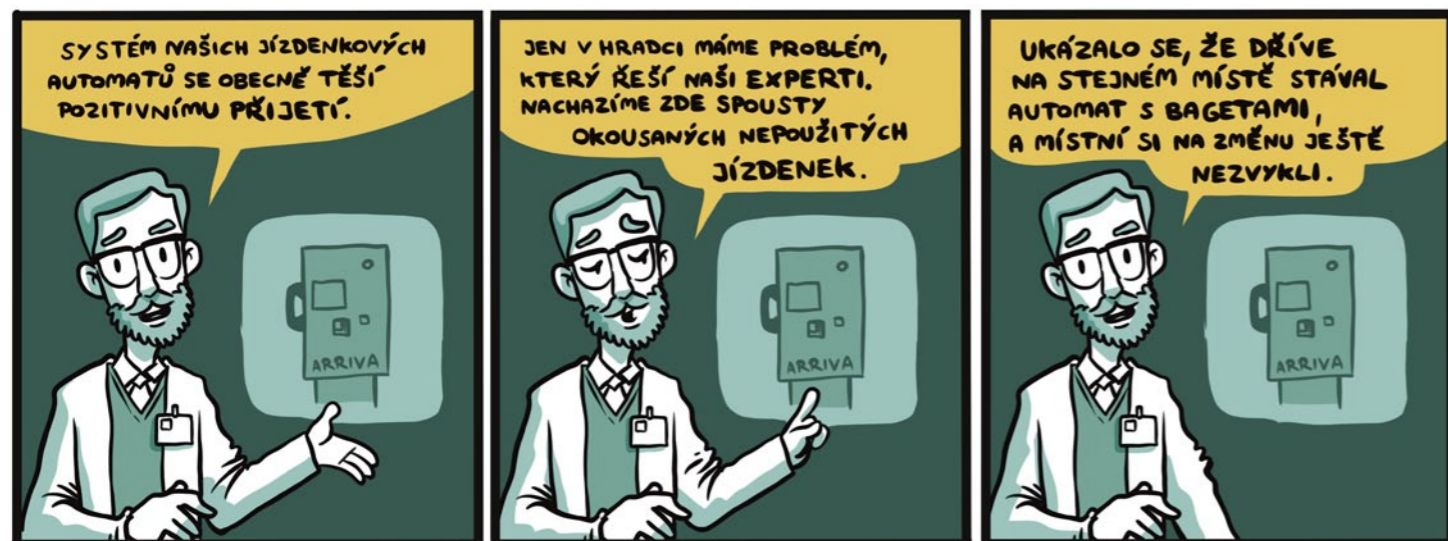
- BESTIARIUM
- COMBATTANT
- CYTOSKELET
- ČELISŤOVKA
- HLAVONOŽEC
- HRBOHLAVEC
- HROUZKOVEC
- HŘEBENATKA
- NAHOŽÁBŘÍK
- OKROUHLICE
- POLOREJNOK
- VLÁHOMILKA



Řešení:
1. klubko hadů
2. viz obrázek
3. hlavonožec



ZMĚNA JE ŽIVOT



Kreslí a píše: Nikkarin

POMŮCKA: APIS, IST	ČI	STRAŠIT	TYČ VOZU	INICIÁLY PROZAÍKA TURGENEVA	MARODIT	* VYDÁVAT BUČENÍ ŽALUDEČNÍ LÉKY	SLOVENSKÝ „BŘEH“	UNAVENÝ CHŮZÍ	KOMU PATŘÍCI	JMÉNO HERCE FIALY	LISTNATÝ STROM	* SILNÝ PROVAZ MAĎARSKÁ ŘEKA	SEVERSKÝ PAROHÁČ	POLNÍ MIRA	NALÉHÁNÍ	KOMORNÍ SKLADBY	
JMÉNO SPISOVATELE JIRÁSKA																	
1. TAJENKA (Věžák)																	
INICIÁLY KRÁSNOHORSKÉ			TROPICKÝ STROM PLOUTVONŮŽEC					POSVÁTNY EGYPTSKÝ BYK						INICIÁLY TÖPFERA KRUHOVÁ NÁDOBA			
HLÍNA NA KORENECH				SVLEČENÝ DRUH MEZONU				ČÁST OBLIČEJE					KŠANDY NADUTEC				
MUŽSKÉ JMÉNO										HLADIT							
* MALÉ DĚTI	SRUB OBKLADEK									* NEVIDOMĚ	KNEDLIČKY NEPĚKNĚ						
HESLO					MLÁDĚ KOSA	VLK Z KNIH DŽUNGLÍ				SVAZEK OBLÍ					FRANCOUZSKÝ HEREC	LIHOVINY Z RYŽE	
JMÉNO HERČKY DEVÁTÉ							LISTNATÝ STROM	* HOCH		PLEVELNÁ ROSTLINA LIMONÁDA							
ZNAČKA MINIMA				SMYČKA PŘEDLOŽKA				POZICE NA KOLENOU					SLOVENSKÝ „KER“ SPOJOVACÍ SOUČÁST				
ZNAČKA INDIA			HLUPÁK INICIÁLY HERCE CISLERA					JEZERNÍ RYBA SLOVENSKÝ „JR“						POPĚVEK TAHLE			
2. TAJENKA (Bařív kanál)																	
JEDNÁNÍ					LETADÉLKO												ALKANY

Správné řešení tajenky v minulém čísle: ČESKÁ LÍPA, STARÁ PAKA, LIBEREC, JAROMĚŘ. Výhercem je Marek Guspan z Prahy 4. Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 31. října 2021. Adresa: arrevue@arriva.cz. Vylosovaný výherce obdrží malý cestovní Bluetooth reproduktor.

O₂ Family

Výhodné tarify pro vás a vaše blízké

Tarif	FAMILY Start	FAMILY 1 GB	Oblíbený FAMILY 5 GB	FAMILY 10 GB	FAMILY 30 GB	Neomezená data FAMILY NEO
Měsíční paušál	99 Kč	349 Kč	449 Kč	599 Kč	799 Kč	od 1 099 Kč
Bonus k tarifu	-	2 500 Kč	4 000 Kč	4 000 Kč	4 000 Kč	4 000 Kč
Data	500 MB	1 GB	5 GB	10 GB	30 GB	neomezeně
Minuty	30	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně
SMS	-	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně
Volání a SMS do sítě O ₂	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně
Volání a SMS do ostatních sítí	1,50 Kč	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně

Ceny jsou uvedeny s DPH. Nabídka platí při uzavření smluvního vztahu na 24 měsíců. Kompletní nabídku tarifů naleznete na www.o2family.cz.

Jak se stát zákazníkem O₂ Family?

- ↓ Získejte kód pro využití nabídky na na personálním oddělení
- ↓ Vstupte do programu na www.o2family.cz/prihlaseni
- ↓ Vyplňte objednávku O aktivaci čísla vás budeme informovat v uvítací SMS

Vstup do programu lze vyřídít i na 841 117 118 a v O₂ Prodejně.



Více fotek,
zajímavostí a aktualit
ze světa Arrivy?

**Sledujte
naše sociální sítě!**



www.arriva.cz

