

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

3/2021

ARRIVA V AKCI
POMOC PO
TORNÁDU
str. 18–21

Historie:

Odbavovací strojky str. 26–27

Téma čísla:

Naše řidičky str. 8–10

ARREVUE

3/2021



Ridičky

Za volant linkových, meziměstských i dálkových autobusů usedá stále větší množství žen. U nás více než stovka, nejvíce na Kladně a v Teplících.

8-10



První pomoc

„Pokud nevíte, kde se přesně nacházíte, je nejlepší použít aplikaci Záchranka,“ říká Jana Poštová, tisková mluvčí Zdravotnické záchranné služby hl. m. Prahy.

14-17



Tornádo

Tornádo zničilo Tomáši Hříbkovi z jihomoravských Hrušek dům. Kolegové z Arrivy pomohli prací i penězi, když mezi sebou vybrali půl milionu. Stejnou částku darovala i firma.

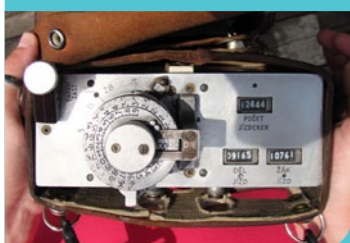
18-21



Zaniklé tratě

Novinář Jakub Vrána je autorem seriálů o železnici Zaniklé tratě nebo Na co zírá mašinfira. V rozhovoru vysvětluje, jak vznikají.

24-25



Odbavovací strojky

V sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století se v československých autobusech masově používaly strojky britské značky Setright. Jaká je jejich historie?

26-27



Milí kolegové,

okolní svět se mění a těžko už bude stejný jako dřív. Marná snaha, i my se musíme přizpůsobit, stejně jako vy, jako všichni ostatní. S novým rokem je před námi velká výzva v podobě spojení Arrivy Východní Čechy a Arrivy Morava do jedné společnosti.

Ještě předtím, v polovině prosince, přejdeme na nový jízdní řád. V některých lokalitách budou změny větší a přinesou i nové postupy, jinde jsou úpravy jen drobné. Třeba naše osobní vlaky místo do Lomnice nad Popelkou začnou jezdit až do Jaroměře, čímž potvrdíme naši dobrou pozici na trati z Liberce do Pardubic.

I přes náročnost této doby věřím, že všechno zvládneme tak jako v minulosti. Děkuji za práci, kterou pro Arrivu děláte. Víím, že je náročná, a proto si toho opravdu vážím.

A slova díky posílám i kolegům, kteří do konce listopadu dlouhá léta zajišťovali příměstskou dopravu na Teplickou, kterou teď po soutěži už zajišťuje jiný dopravce.

Užijte si vánoční svátky a do nového roku vykročte pravou nohou. Buďte zdraví a mějte dobrou náladu!

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva



Někdy píšu básně,

když nebolí mě dásně – od mluvení, od smíchu a někdy i pláče, když mám u sebe posluchače.

Chci všem říct, že vás mám ráda. Bez vás všechno stojí a padá. Vážím si práce každého jednoho z vás a mám pro vás tento vzkaz.

Buďte zdraví, nic lepšího nemohu vám přát. Předávejte úsměv, to je to, co můžete snadno dát. Nakažte ostatní dobrou náladou, vždyť i práce může být zábavou.

Přála bych nám řidiče, aby jich byl dostatek. Spokojené lidi v práci a k tomu ještě poznanek. Miliony kilometrů bez nehody, ať nemáme žádné škody.

Všechno nejhorší, ať vyhne se na míle daleko, a kdyby se sem opět něco zavleklo, prosbu na vás mám, ať uleví se všem nám: „Očkování nám pomůže, a covidovou můru přemůže.“

Jestli se teď vaše ústa pousmála trochu, byl cíl splněn, milá dívko, milý hochu.

Rok 2022 začíná, pojďme do něj s optimistickými očima.

Lucia Kunešová
personální ředitelka skupiny Arriva



Text: Tomáš Wehle
Foto: Honza Mudra

JIŘÍ NÁLEVKA

obchodní ředitel Arriva Transport ČR, ředitel Arriva vlaky

„Do budoucna je nezbytné přejít do elektrické trakce,“ je přesvědčen Jiří Nálevka. Vystudovaný dopravní inženýr a právník, který šéfuje vlakům v Arrivě, přitom jako malý nechtěl dráhu dlouho ani vidět.

Jak jste se jako kluk ze Dvora Králové nad Labem dostal k vlakům?

Na trati přes Dvůr Králové jezdila pára ještě asi do roku 1980. Rodiče mě prý jednou vzali na nádraží, a když lokomotiva zahoukala, lekl jsem se, začal brečet a nějakých pět let nechtěl dráhu ani vidět. Později jsem si ale vztah k železnici postupně vytvořil díky modelovým vláčkům, které se mi líbily.

Kromě Fakulty dopravní ČVUT v Praze jste vystudoval souběžně i práva na Univerzitě Karlově a poté nastoupil na Ministerstvo dopravy. Co jste tam měl na starost?

Začal jsem na odboru drah Ministerstva dopravy. Česko tehdy vstupovalo do Evropské unie, jezdilo se na pracovní komise Rady EU a já, čerstvě po škole, který reálně neměl žádné zkušenosti, jsem tam vyjednával za Česko tzv. třetí železniční balíček. V 28 letech jsem se pak stal ředitelem odboru veřejné dopravy, který jsem zakládal, a formoval tak objednávku dálkové dopravy. Později jsem přešel do Českých drah na pozici ředitele strategie

a obchodu. Tam jsem měl na starosti celou osobní dopravu po komerční a obchodní stránce, tedy smlouvy o veřejných službách se všemi objednateli, cenotvorbu vůči cestujícím a obchodní vztahy se zahraničními železnicemi.

Od začátku jste byl v tohu, když Arriva vstupovala na českou železnici. Chtělo to odvahy, přejít do firmy ze „zajetých“ Českých drah?

Nabídku mi tehdy dal náš současný generální ředitel Daniel Adamka, můj spolužák z vysoké. V roce 2013 jsem byl v Českých drahách zodpovědný za všechny mezinárodní aliance, vedl jsem tým vyjednávacího pořízení railjetů a jejich nasazení na linky do Vídně a Budapešti. Po změně vlády v roce 2013 došlo k přehodnocení strategie společnosti a bylo rozhodnuto projekt nasazení railjetů na linku do Budapešti nerealizovat. Tehdy (a ostatně i nyní) jsem byl přesvědčen, že je to chybné rozhodnutí a nevyužití obrovské příležitosti, a proto jsem se rozhodl České dráhy opustit.

Jaké byly začátky v Arrivě?

Klíčové bylo zpočátku získat nějaké zakázky. Podávali jsme nevyžádané nabídky, které občas nějakého objednatele inspirovaly k tomu, že začal přemýšlet o tom, že by mohl umožnit na železnici konkurenci. Pořídili jsme pět starších motorových jednotek řady 845 původem z Německa a začali provozovat dopravu na komerční riziko, byť jsme věděli, že si to na sebe nevydělá. Mateřská skupina Deutsche Bahn byla ochotna po přechodnou dobu v rámci strategie vstupu na trh akceptovat ztrátové hospodaření železničního dopravce. Samozřejmě s vidinou toho, že někdy v budoucnosti společnost získá zakázky v podobě smluv o veřejných službách. Pro motorovou trakci se nám podařilo najít zajímavé segmenty trhu, a to linky Praha–Trenčín, respektive později Praha–Nitra, a Praha–Benešov. Obě linky, jak do Benešova, tak na Slovensko, se chytly. Umožnilo nám to nastavit ve firmě obecné procesy tak, abychom se mohli později zvětšit.

Předělem ve fungování společnosti byl rok 2019?

Tehdy končilo 90 procent smluvních vztahů v republice a byla jedinečná šance se do toho „vlámat“. Někteří objednatelé začali o soutěži na železnici reálně uvažovat a my jsme uspěli u tří z nich: u Ministerstva dopravy s rychlíky linek R21 Praha–Tanvald, R22 Kolín – Nový Bor, R24 Praha–Rakovník a R26 Praha – Příbram – České Budějovice a u Zlínského a Libereckého kraje. Vloni jsme pak vyhráli hodně medializovaný „rozstřel“ na linku R14. Z firmy o dvaceti lidech nás během roku bylo pět set. Když se na to dívám zpětně, říkám si, že jsme byli hodně odvážní, že jsme do toho šli.

Co jste cítil, když Arriva vyhrála trať R14, která kromě jiného vede přes váš rodný Dvůr Králové nad Labem?

Z motorových rychlíků je to trať s nejvyšším počtem cestujících v Česku, tedy nejdůležitější. Pro mě osobně je to i neformální závazek vůči mým známým, že naše společnost na této lince nezklame. Jsem přesvědčen o tom, že jsme na tuto trať přinesli lepší kvalitu za nižší cenu. Pro objednatele i cestující je to vynikající řešení.

Jaké má Arriva na železnici plány na další roky?

Do budoucna je nezbytné přejít do elektrické trakce, ať už v příměstské, nebo dálkové dopravě. Za dvacet třicet let tu asi už nikdo o motorových jednotkách neuslyší, všichni budou mít elektrické, bateriové nebo vodíkové, což z hlediska technologie je stále elektrická jednotka. Druhá věc je dílenská zázeň pro oblast Čech, které je z našeho pohledu nedostatečné. Současně budeme i aktivně vyhledávat nové příležitosti k růstu na českém trhu, abychom mohli realizovat dlouhodobou strategii našeho akcionáře.

Co rád děláte ve volném čase?

Moc rád jezdím na kole, na silniče. Také mě baví horská turistika, srdcovkou je Bulharsko.

Letos jsme nakoupili 79 nových vozidel



Nejvíce nových autobusů uvádí do provozu Arriva Morava, nakoupila 36 naftových vozů Iveco, z toho pět jich jezdí na Zlínsku. Devatenáct nových nízkopodlažních i standardních autobusů provozuje už od první poloviny roku Arriva Střední Čechy, drtivá většina jich jezdí na linkách Pražské integrované dopravy. O jeden autobus méně nakoupila na své trase Arriva City, jde o vozy Iveco nebo MAN. Pod hlavičkou ČSAD MHD Kladno letos vyjždí šest nových vozidel, dva z toho jsou elektrobusesy SOR, které se od září prohánají kladenskými ulicemi na lince 610 městské dopravy. Celkem jezdí napříč našimi provozy už 31 elektrobusesů a na dvě stovky plynových autobusů.

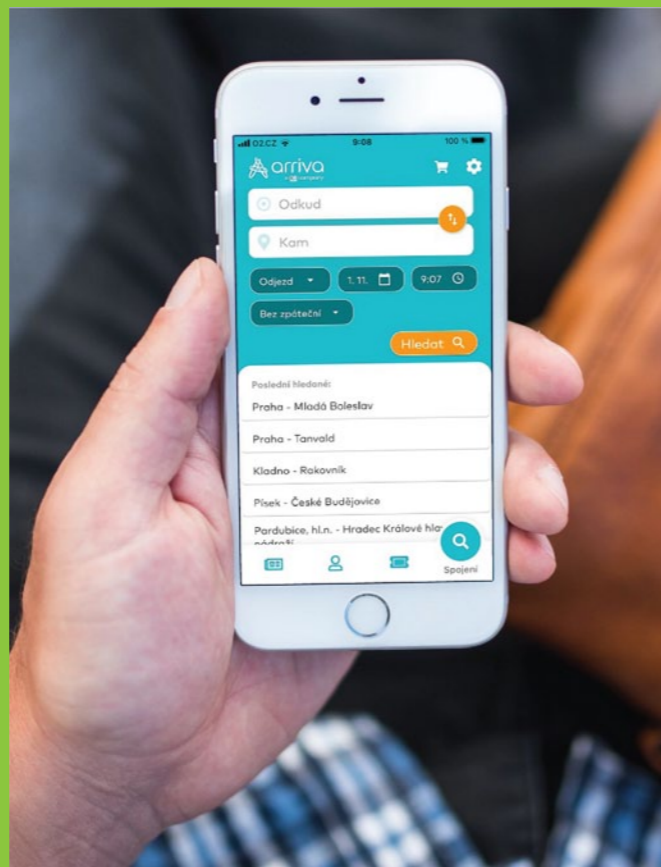
Vybrali jsme granty a podpořili Asistenci



Více než 230 tisíc korun letos věnujeme na projekty, kterými někteří z vás rozvíjejí zájmovou a dobrovolnou činnost. Z velkého množství došlých žádostí finančně podpoříme například nákup sportovních potřeb pro hokejisty a krasobruslaře, mladé hasiče z Hněvkovic a Skláren, pomůžeme vybavit dvě skautské klubovny a podpoříme třeba i nákup didaktických pomůcek nebo výtvarný ateliér Montessori. Nejvíce činní byli v Arriva Grantech 2021 kolegové z Arrivy Východní Čechy a Arrivy Morava.

Letos už po páté jsme podpořili neziskovou organizaci Asistence. Její ředitel Erik Čipera převzal z rukou našeho generálního ředitele Daniela Adamky symbolický šek na 200 tisíc korun, které společnost využije na asistenční pomoc pro lidi s tělesným a kombinovaným postižením. Pokud byste se chtěli přidat i vy a asistenční služby podpořit, můžete tak učinit na webu Asistence.

Rozšířili jsme možnosti nákupu jízdenek



V polovině října jsme rozšířili možnosti nákupu jízdenek na naše vlaky nebo spoje Arriva Express z Teplic do Prahy a mezi Olomoucí a Brnem. Z AppStore a Google Play si do konce listopadu stáhlo aplikaci Arriva CZ přes 3 500 zájemců. Potěšilo nás, že ji cestující přivítali s nadšením. Zájem o nákup jízdenek přes mobilní aplikaci zajímavě roste, v polovině listopadu předběhl tento způsob ostatní on-line prodejní kanály. Kromě rychlého nákupu jízdenek nabízí naše aplikace třeba seznam oblíbených tras a stanic nebo přehled historie nákupů. Zobrazují se také výluky a mimořádnosti na trasách, v reálném čase je možné sledovat i polohy našich vlaků. Aplikace navíc cestujícího půl hodiny předem upozorní na odjezd jím vybraného spoje.

Arriva Východní Čechy se spojí s Moravou

Od poslední fúze v rámci skupiny Arriva uběhly už čtyři roky – tehdy se spojovaly nebo oddělovaly provozní části Arrivy Praha, Arrivy Střední Čechy a Probo bus. Současná turbulentní doba a výběrová řízení na dopravce po celé republice na nás kladou velké nároky. Dvanáctého prosince se Arriva Východní Čechy přejmenuje a k 1. lednu 2022 se spojí s Arrivou Morava. Obě společnosti budou vystupovat pod názvem ARRIVA autobusy, ředitelem nové firmy bude Jindřich Poláček.

Do Jaroměře nově i naším osobákem



12. prosinec je pro většinu lidí obvyklým dnem, letos třetí adventní nedělí. Pro nás dopravce ale druhá prosincová neděle znamená nový jízdní řád, na který se dlouho připravujeme. Na některých linkách budeme jezdit beze změny, v jiných oblastech se ale vlaky i autobusy rozjedou podle nových pořádků. K velké změně dojde u našich osobních vlaků na lince L3 z Liberce přes Turnov a Železný Brod do Lomnice nad Popelkou, kam přestanou zajíždět, a od Staré Paky vyrazí nově pro cestující přes Mostek, Dvůr Králové nad Labem nebo Kuks do Jaroměře. Ve velké části trasy tak budou jezdit s našimi pardubickými rychlíky na trase Liberec–Pardubice a budou se vzájemně doplňovat. Cestujícím mezi Starou Pakou a Jaroměří přineseme po změně jízdního řádu a dopravce vyšší kvalitu cestování, naše spoje zajistí nízkopodlažní Desira. Šest našich rychlíkových linek pojedou podle téměř stejných jízdních řádů. Vybrané rychlíky na lince R21 mezi Prahou a Tanvaldem zastaví v turistické sezóně nově i v Dolánkách a ve Spálově. Z hlavního nádraží v Praze vyjedou všechny rychlíky této linky o 11 minut dříve. Ve Zlínském kraji pak budou všechny naše vlaky zajišťovat nízkopodlažní jednotky. Novinkou jsou tady tři páry nových vlaků v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a zpět a páteční spěšný vlak ze Starého Města u Uherského Hradiště až do Vlárského průmysku.



Do MHD Třinec míří nové autobusy



Cestující městskou dopravou v Třinci odvezou do jejich cíle kromě našich elektrobusesů i nové bílo-černo-zelené autobusy. Nakoupili jsme vozy SOR NS 12, které vyjedou ještě do konce roku. Autobusy pro stovku cestujících jsou nízkopodlažní, klimatizované, s poptávkovým otevíráním dveří a výklopnou plošinou u středních dveří. Po nástupu zaujmou zelená sedadla, a hlavně podlaha v dekoračním dřevu, která působí velmi příjemně, čistě a domácky. Sedáčky jsou navíc v antibakteriální úpravě a voděodolné. Řidič má ve voze s naftovým řadovým šestiválcem Iveco Tector a výkonem 210 kilowattů klimatizovanou kabinu, pohodlnou sedačku, vyhřívané loketní opěrky nebo nastavitelnou přístrojovou desku. Hlavní světlomety jsou v provedení LED a mají lepší svítivost než klasické.

PID na Mladoboleslavsku ukončí éru Emtestů



Po dlouhých přípravách se v neděli 12. prosince rozjedou naše autobusy na Mladoboleslavsku v systému Pražské integrované dopravy. Integrace odstartuje už 25 minut po půlnoci prvním nočním spojem na lince z Prahy do Liberce. Nově se díky spojení celé oblasti objevíme třeba i na dosud neprovozované lince z hlavního města do Liberce nebo Jičína, naopak vyklidíme část území od Benátek nad Jizerou k Brandýsu nad Labem. Zajímavostí je i první propojení na mezinárodní lince v rámci PID. O víkendech propojíme Prahu přes Liberec a Nové Město pod Smrkem až s polským lázeňským městem Świeradów-Zdrój. Integrace změní většinu zaběhlých činností na Mladoboleslavsku. Cestujícím přestanou platit námi vydávané čipové karty a u Arrivy tým definitivně skončí i odbavovací zařízení od firmy Emtest. Mladoboleslavský provoz byl posledním, kde se pokladny s označením Mijola 126i tak dlouho udržely v provozu.



OSTRAVSKÝ ZUBAŘ ZA VOLANTEM RTO

Oldřich Velký je na první pohled „obyčejný“ zubař z Ostravy. Neobyčejné na něm ale je, že kromě ošetřování chrupu svých pacientů se s láskou stará také o legendární autobus Škoda 706 RTO.

„Můj strýc byl řidič autobusu, byl to můj vzor a já vždycky tvrdil, že budu jako on. Rodiče mě přesvědčili, že to můžu dělat jako hobby. Měli pravdu a já jsem jim vděčný, že mě nasměrovali jinak. Za volantem autobusu jsem prožíval pocity štěstí od svých 21 let, což tenkrát byla hranice pro získání řidičského průkazu skupiny D. Svou autobusovou kariéru jsem začal právě na „ertáku“,“ vzpomíná Oldřich Velký (na fotce vlevo) na začátky za volantem vozu, vyráběného národním podnikem Karosa mezi lety 1958 a 1972. Dnes jeden takový autobus ve volném čase šoféruje, spolu se svým kamarádem, pediatrem Radimem



Petrem. Autobus Škoda RTO 6T8 9955 operuje hlavně v Olomouckém, Zlínském a Moravskoslezském kraji. Vyroben byl ve vysokomýtské Karose v roce 1970 a původně byl předán do služeb ministerstva národní obrany. Odtud v roce 1980 putoval k dalším organizacím a soukromníkům, než jej v roce 2015 získala společnost Arriva Morava. „V Arrivě jezdím už od dob, kdy byla ČSAD. Sice s přestávkami, ale vždycky rád. Je to pro mě vítaný relax,“ vysvětluje, jak se dostal k řízení v naší firmě. S RTO nejen jezdí, ale rovněž se spolu s Radimem Petrem starají o jeho servis. Ačkoli totiž vypadá jako nový, potřebuje stálou péči a ruce, které vědí, kam sáhnout. „Pro nás oba je to srdeční záležitost. Časově to není jednoduché, mnohdy jde o věci, které spěchají, a to pak nastupují čelovky a noční směny. Naštěstí mám manželku, která mi to celý život toleruje,“ přiznává pan Oldřich. Zmíněný autobus se musel podrobit velmi náročné opravě, při níž tehdy pomohla celá řada externistů a fanoušků, hlavně při shánění původních dílů. Práce na tomto historickém kousku zabraly téměř čtyři roky. Cestující, kteří mají tu čest se s Oldřichem nebo Radimem projet, mají zážitek nejen z perfektní jízdy, ale dostane se jim



i odpovědí na mnohé technické detaily o autobusu nebo jim jízdu zpestří historika z cest i života řidičů. Starší si zavzpomínají na staré dobré časy a mladí mnohdy překvapivě konstatují, že jízda a posezení je komfortnější než v některých moderních autobusech. I když... Je pravda, že nové SOR nebo Crosswaye řidičům pěkně ulehčují práci a možná i trochu otupují smysly starého řemesla.

NAPSALI O NÁS

Jako moderní firma se na naše cestující obracíme také na sociálních sítích. Na Facebooku, Instagramu nebo Twitteru je informujeme o novinkách na našich tratích, linkách i ve společnosti, o našich akcích nebo o náborových kampaních pro řidiče. Nejrůznějšími tipy na výlet je také inspirujeme na jejich cestách našimi spoji, soutěžíme o ceny anebo ohlašujeme vydání nové ArRevue. V nové rubrice vám představujeme některé z reakcí a ohlasů našich cestujících, které nám na sociální sítě píšou.

arrivacz V rychlících Arriva žízni trpět nebudete. Vodu z barelu si můžete načepovat v každém vozu. #jeduarrivou #arrivavylety

steklis_07 Nedávno jsem využil, byla krásně vychlazená.

Krásný a příjemný večer. Dnes jsem s vaší společností cestoval na lince R22 z Nymburka do České Lípy. Musím pochválit paní průvodčí. Byla opravdu super, rozesmívala cestující a bavila se s nimi, jako by se znali. To se mi líbí taková spontánní reakce a zábava při cestování... Opravdu velká pochvala a děkuji, že zde jezdíte. Jen tak dál.

Jaroslav V.

Pan řidič zlatý, počkal na mě. Dnes, Brno-Olomouc v 15.15. Kravka jsem si nepřečetla, odkud jedu, a automaticky si došla jak dámička ke Grandu krásně na 15.05. Jaké bylo překvapení, když jsem zjistila, že mám už necelých 10 minut se dostat na autobusák. Celou cestu jsem bežela... Když jsem ho zahlédla, jak vyjíždí od nástupního ostrůvku, s prosíkem jsem mávala a pan řidič zastavil! Díky, Arrivo, zpočátku jsem se kšichtila na obyčejný bus bez televizek, ale tímto sis mě získala a do Olmu zase příště s Tebou! Sláva lidskému přístupu.

Iveta C.

Já jezdím Pardubice–Dvůr Králové a taky si nemohu stěžovat, vždy na čas a super. Zásuvky fungují a wi-fi taky.

Jan S.

arrivacz Máme pro vás aplikaci ARRIVA CZ! Novinky z Arrivy a pohodlný nákup jízdenek přímo ve vašem mobilu! Stahujte v App Store a Google Play. #jeduarrivou #arrivacz

im_dominik Konečně! Sláva. **xhavrosh** Už ji mám, super. **lucie774cz** Super!!! Konečně!!! Ihned jdu najít a nainstalovat.



_trafficphotography Kníratá jednotka 845 204 (Movember) zachycena na přejezdu v Praze-Čakovicích.

R14 Pardubice–Liberec je boží. Děkuji, že jezdíte.

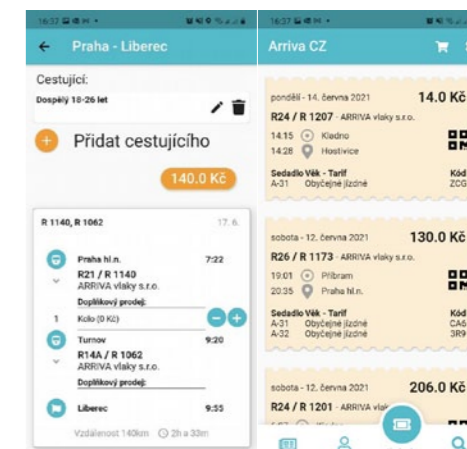
Adam Ž.

Moc ráda cestuji vlakem. Cestu si užívám, pozoruji krajinu, seznamuji se se spolucestujícími posvačím, projdu se... krásné výletování. Používám vlak na běžnou přepravu, ale i na delší cesty.

Blanka T.

Miluji autobusy, nejvíc Arriva.

Týnka H.



Super!!! Skvělý!!! Konečně!!! Jen škoda, že mi tam nejdou koupit jízdenky od Arriva Morava, co jezdí na Prostějovsku, snad to časem půjde.

Lucie B.

23 roků jsem dělal ČD a před více jak 3 roky jsem přišel k Arrivě a jsem spokojen.

Zdeněk H.



Křižstálové údolí
Krásný, ale už prosím udělejte spoj Pardubice–Praha.

Jan K.

ŽENY ZA VOLANTEM AUTOBUSU

Text: Jan Matoušek
Foto: Mojmir Sova



Řízení autobusu je mnohými poněkud stereotypně vnímáno jako spíše mužská práce. Přitom za volant linkových, meziměstských i dálkových autobusů usedá stále větší množství žen. Vidět je to i na skladbě našich řidičů, kde počet žen narůstá. Pravidelně jich za volant usedá více než stovka, nejvíce v Kladně a v Teplicích.



Marcela Pořtová

Potkat za volantem linkového nebo meziměstského autobusu ženu je v současné době stále běžnější. Jestliže před lety to byla práce, kterou dělali prakticky jen muži, dnes i do tohoto světa pronikají ženy. „Pokud je žena dobrá řidička osobního automobilu, je velká pravděpodobnost, že zvládne i autobus,“ říká personální ředitelka Arrivy Lucia Kunešová.

Pro Arrivu pracuje v našich pěti divizích dohromady 117 řidiček, což je přes čtyři procenta z celkového počtu všech řidičů autobusů. „Podíl se nám daří dlouhodobě udržovat na čtyřech procentech,“ upřesňuje Lucia Kunešová. Dodává, že by ráda viděla za volantem autobusů více žen řidiček, konkrétní cíle v jejich počtu si ale Arriva nestanovuje. „Samozřejmě bych si přála více žen za volantem našich autobusů, protože jenom samotná přítomnost ženy řidičky autobusu dává jízdu jiný rozměr,“ říká Kunešová. „Vždy když nastoupím do autobusu a za volantem vidím ženu, musím se usmát,“ dodává.

Jedním z benefitů, na který se snažíme nejen řidičky nalákat, jsou i takzvané poloviční úvazky. To znamená, že zaměstnanec pracuje jen polovinu standardního úvazku. V poslední době jde o stále častěji využívaný způsob zaměstnaneckého poměru, který vyhovuje například rodičům s malými dětmi. „Některé ženy mají práci za volantem opravdu jako odpočinek od rodiny,“ potvrzuje Lucia Kunešová důvod, proč si některé ženy zvolí zkrácený úvazek na pozici řidičky.

Když je práce i koníčkem

Největší počet řidiček aktuálně působí v Teplicích, kde je jich 23, a v Kladně, kde je jich 18. „Na Kladně chválím Pavla Klabíka, personálního manažera, který se aktivně o nábor žen řidiček zajímá a nebojí se oslovit je přímo. A také žena, pokud je s prací spokojena, je velmi schopnou náborářkou dalších žen do této převážně mužské profese,“ uvádí personální ředitelka. Ostatně řízení autobusu v jiným ženám doporučily i současné aktivní řidičky. „Není to fyzicky těžká práce, ale neustále se to považuje spíše za práci pro muže. Žena se tak stává věčně středem pozornosti,“ říká Michaela Berková, která jezdí pro ČSAD MHD Kladno. „Každopádně by bylo fajn, kdyby začalo řídit více žen, aby trochu vymizel ten stereotyp řidič muž,“ dodává.

„Je krásný pohled na muže za volantem, ale proč to nezpestřit i ženou?“ konstatuje Jana Poláčková, jezdící na trase Městec Králové – Mladá Boleslav. „Je to práce, kterou bych doporučila ženám, které rády řídí a nenechají se lehce vyvést z míry,“ doplňuje je Mariya Kostyuk, která rovněž jezdí pro ČSAD MHD Kladno.

Jakkoliv samotné řidičky zmiňují, že je s jejich prací občas spojený určitý genderový stereotyp, předsudky spíše postupně mizí. „Když jsem začínala řídit, stávalo se mi, že se mnou někteří cestující nechtěli jet a řekli, že raději počkají na další autobus. Ale po nějaké době to přestalo,“ konstatuje Mariya Kostyuk. „Stále se najde nějaký muž, který si myslí, že řídit autobus mají jen muži. Ale to je opravdu jeden ze sta,“ doplňuje svou zkušenost Jana Poláčková.

„Osobně tím, že řídim autobus krátce, od kolegů dostávám spíše rady než komentáře.“

POMĚR ŘIDIČEK V ARRIVĚ

Společnost	Řidičů	Žen	%
Arriva City	599	28	4,7
Arriva Morava	638	29	4,5
Arriva Střední Čechy	932	32	3,4
Arriva Východní Čechy	329	10	3,0
ČSAD MHD Kladno	338	18	5,3
Celkem	2 836	117	4,1

Samozřejmě jsou muži, kteří mají už jen kvůli tomu, že žena řídí autobus, lehké podrážděné ego,“ konstatuje Michaela Berková. „Od cestujících se setkávám spíše s kladnými reakcemi a chválou, ať jsou to ženy, muži, nebo děti, což mi samozřejmě dělá radost,“ dodává. Ostatně s obdivem nejen ze strany cestujících, ale i jiných řidičů, se podle svých slov setkala i Jana Poláčková. „V kolektivu mužů řidičky přijímány velmi dobře. Předsudky snad už vymizely,“ doplňuje za firmu Lucia Kunešová.

Za volantem jsem šťastná

Když se s řidičkami o řízení bavíte, je poznat, že to pro ně není jen úplně obyčejná práce. „Na řízení autobusu mě nejvíce baví jeho technika. Kola máte za sebou a jste poměrně dlouhý, což vede k najíždění nad obrubníky, najíždění rovně doprostřed křižovatky nebo hlídání si zadku autobusu,“ popisuje s nadšením Michaela Berková, pro kterou je podstatná i komunikace s lidmi. „Celkově mě ta práce baví, opravdu jsem se v tom našla a jsem za volantem šťastná,“ dodává.

Podobně to má i její kolegyně z ČSAD MHD Kladno Mariya Kostyuk. „Řízení je pro mě koníček, ráda také potkávám lidi. Fascinovalo mě jezdit velkým autobusem, zvedlo mi to sebevědomí,“ říká. A i třetí řidička ze středních Čech si svou práci nemůže vynachválit, ačkoliv tvrdí, že původně nešlo o její vysněné povolání: „Nelituji, že jsem se stala řidičkou autobusu, ba spíše naopak,“ vykládá. „Byla to určitá

výzva. Žen, co řídí autobus, není mnoho a já jsem chtěla být mezi nimi. Něco si dokázat,“ doplňuje Jana Poláčková svou cestu za volantem velkého dopravního prostředku, když aktuálně řídí převážně vůz značky SOR.

„Než jsem se stala řidičkou, autobusy jsem uklízela a právě tehdy jsem se rozhodla, že bych ho chtěla i řídit,“ popisuje svou cestu za volantem Mariya Kostyuk. „V té době byl v naší firmě den otevřených dveří pro ženy, které mají zájem řídit autobus. Na něm jsem si řízení vyzkoušela a viděla jsem v tom svou budoucnost,“ dodává žena, která řídí už třináct let a momentálně jezdí kloubovým plynovým autobusem.

To mladá řidička Michaela Berková si tuto práci tak trochu vysnila už v útlém věku. „Na druhý stupeň základní školy jsem začala dojíždět autobusem do jiné vesnice a v sedmé třídě jsem se seznámila s řidičem, který mě obden do školy vozil. Začala jsem si sedat k němu dopředu a pozorovala ho, co s různými páčkami dělá, a říkala si, jak vlastně něco tak dlouhého může řídit,“ popisuje.

Postupně začala sledovat styl řízení i v jiných autobusech a nakonec jim podle svých slov totálně propadla a chtěla si jejich řízení sama vyzkoušet. „Od té doby jsem jen čekala na spodní hranici věku, abych si svou touhu a sen mohla zkusit splnit,“ dodává s tím, že se jí to nakonec skutečně povedlo. Aktuální jí může potkat za volantem vozu Iveco Crossway.

Nejen řidičky

Ženy se neobjevují jen v roli řidiček autobusů, ale také jako strojvedoucí vlaků. Jakkoliv i tady se jich postupně angažuje více, v porovnání s tím, kolik jich usedá za volantem autobusu, je ten počet výrazně nižší. „My v Arrivě jich máme hned šest, což jsou tři procenta z celkového počtu strojvedoucích,“ říká personální ředitelka Arriva Transportation Lucia Kunešová. „Když srovnám náročnost a proces získání řidičského průkazu na autobus se získáním licence strojvedoucí, tak strojvedoucí je jednoznačně obtížnější,“ předesílá Kunešová, kde by také mohl být základ v nižším počtu strojvedoucích. „Rozdíl je zejména v tom, že k úspěšnému absolvování zkoušek pro strojvedoucí jsou potřeba i určité technické znalosti, které se lze sice naučit, ale většina žen k technice netáhne, nebaví je to, a proto se o tuto práci vůbec nezajímají,“ vysvětluje. Mimo chodem, mezi průvodčími je v Arrivě více než polovina žen.



Mariya Kostyuk

Text: Tomáš Wehle
Foto: Radek Věbr

Co odběr, to uznání

Mezi zaměstnanci Arrivy najdeme řadu odvážných a nezištných lidí. Jedním z nich je i řidič autobusu Zdeněk Bužek z Klatov, který v říjnu získal Zlatý kříž Českého červeného kříže 1. třídy za 160 bezpříspěvkových odběrů.

Jak dlouho už darujete krev?

Přesné datum vám neřeknu, už je to řada let, nějakých deset dvanáct. Kdysi jsem v televizi viděl náhodou příspěvek, potom měl kamarád nehodu. Tehdy jsem si řekl, že pokud jsem zdravý a můžu pomoci něčím, co jsem při narození dostal do vínku, je to má povinnost. A je jedno, zda máte za sebou jeden odběr, nebo padesát. Co odběr, to uznání.

Dělalo vám někdy problémy darovat?

Krev je rychlá, to jsem za pět minut pryč, plazma trvá nějakých 45 minut. Když jsem byl po prvním odběru, místo abych si tam odpočinul, chtěl jsem jít hned domů. Jakmile jsem se ale zvedl, ušel dva kroky, zatočila se mi hlava, tak mě museli posadit na lavičku. Za půl minuty jsem už ale byl v pohodě. Drobné problémy jsem měl pak na jubilejním 50. a 150. odběru, kdy mě lehce brněly rty a ucupala se jehla. Ostatní odběry byly v pořádku.

Jak se cítíte po odběru?

Vždy si musím jít aspoň na dvě hodiny lehnout, pak se ale tak dva týdny cítím, jako kdyby mě vyměnili, svěží. Dáte pryč použitou krev a tělo si vytvoří novou.

Jak často vlastně můžete darovat krev, respektive krevní plazmu?

Krev můžete darovat každé dva měsíce, plazmu každých čtrnáct dní.

Podalo se vám k dárcovství přivést i někoho dalšího?

Už sedm lidí, známých i z rodiny.



Řidič Arrivy a jeho žena pomáhají v Sieře Leone

V prosinci 2016 byl řidič autobusu Arrivy Richard Le Fanu-Grice se svou rodinou na dovolené v africké Sieře Leone, kde navštívil starou školu své ženy Melrose. „Procházeli jsme se po školních pozemcích a viděli, jak před ředitelnu brečí nějaké děti. Jedna z mých dcer se zeptala, proč tam jsou a co se děje, a ukázalo se, že jejich rodiny si už nemohou dovolit platit školné a že jim hrozí přerušení vzdělávání. Dcera se mě pak zeptala, jestli nemůžeme nějak pomoci, a to nás přimělo k tomu, abychom začali sponzorovat místní děti v jejich vzdělávání. Vzdělání je pro budoucnost Sierry Leone naprosto zásadní,“ vzpomíná na začátky své charitativní pomoci Le Fanu-Grice.

Podobně to má i její kolegyně z ČSAD MHD Kladno Mariya Kostyuk. „Řízení je pro mě koníček, ráda také potkávám lidi. Fascinovalo mě jezdit velkým autobusem, zvedlo mi to sebevědomí,“ říká. A i třetí řidička ze středních Čech si svou práci nemůže vynachválit, ačkoliv tvrdí, že původně nešlo o její vysněné povolání: „Nelituji, že jsem se stala řidičkou autobusu, ba spíše naopak,“ vykládá. „Byla to určitá

Podobně to má i její kolegyně z ČSAD MHD Kladno Mariya Kostyuk. „Řízení je pro mě koníček, ráda také potkávám lidi. Fascinovalo mě jezdit velkým autobusem, zvedlo mi to sebevědomí,“ říká. A i třetí řidička ze středních Čech si svou práci nemůže vynachválit, ačkoliv tvrdí, že původně nešlo o její vysněné povolání: „Nelituji, že jsem se stala řidičkou autobusu, ba spíše naopak,“ vykládá. „Byla to určitá

Podobně to má i její kolegyně z ČSAD MHD Kladno Mariya Kostyuk. „Řízení je pro mě koníček, ráda také potkávám lidi. Fascinovalo mě jezdit velkým autobusem, zvedlo mi to sebevědomí,“ říká. A i třetí řidička ze středních Čech si svou práci nemůže vynachválit, ačkoliv tvrdí, že původně nešlo o její vysněné povolání: „Nelituji, že jsem se stala řidičkou autobusu, ba spíše naopak,“ vykládá. „Byla to určitá

Podobně to má i její kolegyně z ČSAD MHD Kladno Mariya Kostyuk. „Řízení je pro mě koníček, ráda také potkávám lidi. Fascinovalo mě jezdit velkým autobusem, zvedlo mi to sebevědomí,“ říká. A i třetí řidička ze středních Čech si svou práci nemůže vynachválit, ačkoliv tvrdí, že původně nešlo o její vysněné povolání: „Nelituji, že jsem se stala řidičkou autobusu, ba spíše naopak,“ vykládá. „Byla to určitá

Podobně to má i její kolegyně z ČSAD MHD Kladno Mariya Kostyuk. „Řízení je pro mě koníček, ráda také potkávám lidi. Fascinovalo mě jezdit velkým autobusem, zvedlo mi to sebevědomí,“ říká. A i třetí řidička ze středních Čech si svou práci nemůže vynachválit, ačkoliv tvrdí, že původně nešlo o její vysněné povolání: „Nelituji, že jsem se stala řidičkou autobusu, ba spíše naopak,“ vykládá. „Byla to určitá

Podobně to má i její kolegyně z ČSAD MHD Kladno Mariya Kostyuk. „Řízení je pro mě koníček, ráda také potkávám lidi. Fascinovalo mě jezdit velkým autobusem, zvedlo mi to sebevědomí,“ říká. A i třetí řidička ze středních Čech si svou práci nemůže vynachválit, ačkoliv tvrdí, že původně nešlo o její vysněné povolání: „Nelituji, že jsem se stala řidičkou autobusu, ba spíše naopak,“ vykládá. „Byla to určitá

LÁSKA NA KOLEJÍCH

Text a foto: Petr Blahuš

Na kolejích, které prý nikam nevedou, se dá najít ledacos. Třeba i láska. Manželům **Vojtěchovi a Michaela Studeným** se to povedlo. Zatímco ona dnes doma už druhým rokem vychovává možná dalšího železničáře, Vojtěch brázdí Čechy v kabině hned několika souprav Arrivy a má za sebou už dokonce několik krizových situací. Přesto by svým potomkům v práci na železnici ani jeden nebránil.

Jak jste se vy, oba železničáři, vlastně seznámili? Někdo se potká u Kolína, kde a jak jste se poprvé potkali vy? Bylo to na kolejích a byla to láska na první drcnutí, jak se říká mezi posunovači?

Vojtěch: Seznámili jsme se někde mezi Prahou a Benešovem u Prahy na trase tehdy našeho pravidelného spěšného vlaku. Já jsem tady měl jízdní zácvik a manželka, která je u firmy děle, dělala průvodčí.

Michaela: Láska na první drcnutí to ale zrovna nebyla. Na první rande jsme šli asi po půl roce.

Seznámili jste se už jako profesionální železničáři a většina železničářů svou náklonnost ke kolejím po někom dědí. Měli jste i vy v rodině nějaké příslušníky modré armády, nebo se vám přihodilo něco, kdy jste si řekli: tuhle práci kolem železnice chci dělat?

Vojtěch: U mě v rodině nikdo na železnici nepracoval, ale snad každého malého kluka fascinují mašinky, no a hrstce to zůstane až do dospělosti. Takže se z toho stal můj sen, za kterým jsem si opravdu tvrdě šel.

Michaela: Já jsem z železničářské rodiny. Táta je strojvedoucí, také u Arrivy, děda je strojvedoucí v důchodu a také další předci dělali na dráze.

Kdyby jednou váš syn nebo třeba i další potomci za vámi přišli s tím, že by chtěli být také železničáři, byli byste rádi, nebo byste se naopak snažili jim tohle náročné povolání rozmluvit?

Vojtěch: Není to lehké zaměstnání, ale má své kouzlo, nemluvě o tom, že se jedná o stabilní a finančně zajímavou práci, hlavně v téhle době.

Michaela: Pokud by to chtěli dělat, samozřejmě je v tom podpoříme.

Strojvedoucího nemůže dělat každý. Chtěl jste jím být odjakživa, Vojtěchu, a zažil jste už na trati ve službě nějaké krizové situace?

Vojtěch: Jak jsem řekl, vláčky byly mým snem už v dětství. Bohužel to ale s sebou nese četná nebezpečí a rizika. Krizových situací bylo za těch tři a půl roku, co jsem strojvedoucím, mnoho. Vloni jsem měl bohužel střet s osobou a letos ve druhé polovině října střet s vyvráceným stromem, který ležel na kolejích. Víte, člověk si může stokrát myslet, že je na to připravený, a bohužel málokoho to za celoživotní službu mine. A když se to stane, je to mnohdy naprosto jiné. Takže když jde člověk do práce, musí s tím tak trošku počítat, být připravený, a hlavně vědět, jak se v takových situacích zachovat.

Bojíte se o svého muže, když odchází do služby?

Michaela: Na tohle člověk nemůže myslet a připouštět si, co by se mohlo stát. Jinak by se z toho dočista zbláznil.

Když jste ještě byli jen dva, jak jste odpočívali a nabírali síly po službě?

Vojtěch: To nemůžeme veřejně říci. (smích)

Michaela: No, mimo jiné jsme chodili na procházky, do kina, na večere a jezdili na výlety. V přírodě se nejlépe relaxuje. Oba máme rádi klid, když můžeme vyrazit někam, kde je co nejméně lidí.

Hodláte se po mateřské dovolené k vlakům vrátit?

Michaela: To bych opravdu ráda, protože tahle práce mě baví a naplňuje, ale vím, že z časových důvodů to nejspíše nepůjde.

Máte nějaký tajný strojvedoučský sen? Třeba kam se v kabině své mašiny dostat nebo kterou soupravu si vyzkoušet?

Vojtěch: Rád bych se vrátil do čela našeho Arriva Expressu do Nitry. Z mých tajných snů už snad zbývá jen lokomotiva Siemens ES64U4 čili Taurus a pak zkoušky na parní trakci.



STRES ZMÍRŇUJÍ NAPROGRAMOVANÁ PRAVIDLA

Text: Barbora Vojtová
Foto: ZZS HMP



„Pokud nevíte, kde se přesně nacházíte, je nejlepší použít aplikaci Záchranka,“ říká v rozhovoru o dopravních nehodách Jana Poštová, operátorka tísňové linky a tisková mluvčí Zdravotnické záchranné služby hl. m. Prahy.



Pracujete jako mluvčí Zdravotnické záchranné služby hl. m. Prahy – jedné z nejstarších záchranných služeb na světě, založené roku 1857. Zároveň k tomu berete směny na tísňové lince. Musí to být zodpovědná práce pod velkým stresem. Jak to zvládáte?

Práce operátorky na tísňové lince 155 je skutečně psychicky velmi náročná. Představte si, že jste profesionální zdravotník, někdo vám zavolá, že se stala vážná dopravní nehoda, ale vy nemůžete být na místě, jen na telefonu. Víte přesně, co byste udělala, kdybyste byla na místě, ale nejste, takže musíte přesvědčit a navést volajícího tak, aby začal co nejrychleji a co nejlépe poskytovat první pomoc. Díky bohu se nám to daří a musím říct, že velmi dobře. Nicméně stres je to obrovský. Ačkoliv je každý hovor individuální, stres nám zmiňuje skutečnost, že nabírání hovorů má svá určitá pravidla. Například v tom, že první a nejdůležitější informací, kterou musíte od volajícího získat, je adresa místa nehody, ale také specifikace toho, zda je člověk při vědomí, a v neposlední řadě, jak se mu dýchá. Když si taková pravidla naprogramujete, minimalizujete tím riziko, že na něco zapomenete. Takovými automatickými návyky pak snižujete hladinu stresu. Dle mého názoru je dobré mít ale i nějaký ventil, kterým člověk upouští páru. Já mám běh, který je pro mě zároveň relaxací, koníčkem a obrovskou vášní.

Denně zasahuje pražská záchranná služba zhruba u 350 případů. Kolik z nich je skutečným ohrožením života a jaký podíl na tom mají dopravní nehody?

To, co se zpočátku může jevit jako méně závažný problém, se může náhle změnit v kritickou, život ohrožující situaci. Za loňský rok pražští záchranáři řešili přes 125 tisíc událostí, z čehož přes 22 tisíc operátoři a operátorky vyhodnotili jako událost první naléhavosti – tedy situaci, kdy je přímo ohrožen život pacienta. Jen upozorním, že zde hovoříme o tom, jak událost vyhodnotil operátor zdravotnického operačního střediska na základě informací získaných od volajícího. Za loňský rok bylo necelých 1900 výzev s charakterem dopravní nehody. To je zhruba 1,5 procenta z celkového počtu, což je opravdu jen malá část. Na druhou stranu vážné dopravní nehody bývají jedním z nejčastějších důvodů vzletu záchranné skupiny – letecké výjezdové skupiny.

Ve vašem týmu je šest až osm operátorek, které řeší denně přes 700 hovorů na tísňové lince 155. Co všechno operátorka od volajícího potřebuje slyšet, aby případ co nejlépe vyhodnotila?

Vždy říkám, že my víme, co potřebujeme vědět, takže žádná otázka, kterou operátor položí, nepadne zbytečně. Proto je pro nás nejlepší takový volající, který poslouchá, nechá se vést a odpovídá na naše otázky. Ze všeho nejdůležitější je adresa – tedy místo, kam máme sanitku vyslat. Pokud nevíte, kde se přesně nacházíte, je nejlepší použít aplikaci Záchranka. Je to aplikace, která je zdarma ke stažení do



chytrých mobilních telefonů a dokáže stisknutím jednoho tlačítka odeslat vaši aktuální polohu na příslušný dispečink záchranné služby, navíc vám hned poté nabídne volání na záchrannou službu. Aplikace funguje po celém Česku, ale také v Rakousku a Maďarsku. Po zavolání už je potřeba skutečně jen odpovídat na otázky a nezavěšovat jako první.

Za co všechno řidič autobusu či strojvedoucí přebírá zodpovědnost v případě dopravní nehody a jak dopravní nehodu v několika základních krocích začít řešit?

Naše práce není řešit dopravní nehody a zjišťovat jejich příčiny. To řeší policie. Ale obecně lze říci, že se na řidiče dopravního prostředku vztahuje § 151 trestního zákoníku: Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti. Postup u dopravní nehody jakéhokoliv dopravního prostředku je vždy v podstatě stejný. Pokaždé stojí na prvním místě bezpečnost zachránců. To znamená, že dříve, než se vydám pomáhat druhým, je dobré se na pár vteřin zastavit a zamyslet se nad tím, zda mně samotnému nehrozí nějaké nebezpečí. Než opustím vůz, vezmu si na sebe reflexní vestu, rozblíkám varovná světla, s sebou vezmu mobilní telefon, lékárničku, přičemž si mohu rovnou obléknout rukavice, a výstražný trojúhelník, kterým ve správné vzdálenosti nehodu označím. Dále je třeba



zkontrolovat, zda jsou na místě nějakí zranění a kolik jich je. V tuto chvíli už je nutné zavolat na tísňovou linku 155. Pokud je na místě více zraněných osob, existuje jednoduché pravidlo, kdo si o pomoc nedokáže říci, ten ji nejvíce potřebuje. Znamená to, že ten, kdo pláče, křičí o pomoc, je tím pádem při vědomí, ale ten, kdo mlčí, je pravděpodobně v bezvědomí a je potřeba začít pomáhat co nejdříve právě jemu. Není nutné se čehokoliv obávat, protože v momentě, kdy zavoláte na záchrannou službu, sedí na druhém konci zdravotnický profesionál, který vás jakoukoliv situaci provede a krok po kroku bude říkat, co dělat.

Začíná období, kdy jsou namrzlé silnice a začíná padat sníh. O kolik se zvedne počet dopravních nehod, nebo jsou naopak řidiči opatrnější, a tím pádem počet nehod konstantní? Co byste doporučila pro bezpečnou jízdu během zimního období?

Statistiku o nárůstu počtu dopravních nehod v zimním období nevedeme, respektive počet dopravních nehod, které řeší záchranná služba, je pouze část. Jsou naštěstí i drobné dopravní nehody, které se obejdou bez zranění a záchranná služba se o nich ani nedozví. Tím mám na mysli dopravní nehodu, kde jsou újmu pouze pomačkané plechy. Ale obecně lze říci, že v zimních měsících je dopravních nehod spíše méně a jsou méně závažné. V letních měsících, kdy vyráží na silnice i motorkáři, je jich více a charaktery poranění bývají vážnější. Na silnici nelze nic jiného než doporučit nepřetržitou opatrnost a sledování okolního provozu. Příprava automobilu před jízdou by měla být samozřejmostí. Zejména pro někoho zdánlivě drobnosti, jako je například správné nastavení sedačky, zrcátek, a zejména hlavových opěrek všech pasažérů, používání kvalitních a věku dítěte odpovídajících bezpečnostních autosedaček, jsou pro případné následky potenciální dopravní nehody klíčové. Dále pak dodržování bezpečné vzdálenosti před vozidlem, řazení se do záchranné uličky už v momentě, kdy se začne tvořit kolona, to jsou činnosti, které v krizové situaci mohou výrazně pomoci, následky nehody výrazně zmírnit nebo nás před nehodou dokonce uchránit.

TORNÁDO JIM ZNIČILO DŮM

KOLEGOVÉ Z ARRIVY POMOHLI PRACÍ I PENĚZI

Text a foto: Michael Lapčík, Arriva





„Stalo se mi to několikrát. Seděl jsem na střeše našeho polorozbořeného domu, a ač povahou starý cynik, plakal jsem dojetím. Nad tím, že lidé, kteří by ke mně nemuseli mít kdovíjaký vztah, nám tak obrovsky pomáhají,“ vzpomíná **Tomáš Hříbek** z jihomoravských Hrušek na vlnu solidarity po katastrofálním tornádu, které letos v červnu pustošilo vesnice mezi Břeclaví a Hodonínem.

Byl to běžný čtvrteční podvečer. Manželka Dita uspávala jejich dva malé synky a Tomáš Hříbek montoval okap k rodinnému domu, který měl být zanedlouho po letech prací konečně doopraven. Úder půl osmé večerní ale vše změnil. Oblohu pokryla temná mračna a zvedl se uragán doprovázený podivným hučením.

„Znáte ten zvuk, kdy stojíte vedle kolejí, po nichž k vám přijíždí rychlík? Já jo, a tady u našeho domu mi to přišlo velice zvláštní. Zabouchl jsem proto vrata od průjezdu a běžel se schovat,“ líčí Tomáš Hříbek, manažer provozní oblasti Morava ve firmě Arriva vlaky, počáteční okamžiky živelní katastrofy.

Poslední spatřené scény předtím, než se celá rodina sešla na záchodě, v jediné místnosti bez oken? Vzduchem letící oleandry. Rolující se polykarbonátová stříška. Skácený kovový sušák na prádlo. Sousedova hruška prasklá v kmeni. Vrata putující celou délkou průjezdu. Ohromný rámus trval pár minut. Když Hříbkovi otevřeli dveře od toalety, uviděli kolem sebe jen spoušť. V předstíni už nebyl koberec, ba ani skříňky a obrázky. Jen bláto,

Tornádo na Moravě

Extrémně silné tornádo poničilo 24. června na Břeclavsku a Hodonínsku asi 1200 budov, z toho 200 bylo nutné zbořit. Zemřelo šest lidí. Škody na majetku byly vyčísleny na 15 miliard korun. S intenzitou kategorie F4 šlo o nejsilnější zaznamenané tornádo na území Česka. Popis o podobně ničivém větrném víru najdeme pouze v Kosmově kronice, měl rádit 30. 7. 1119 v okolí pražského Vyšehradu.

úlomky a kusy všeho možného. Neskutečné množství skleněných střeň. V obýváku se povalovalo lešení, které předtím stálo kolem domu. Zato někam úplně zmizely pohovka i lednička. Stejně jako celá střecha. Zničené byly podlahy, sádkokartony, všechna okna. Byl poslední den před dokončením postupné pětileté rekonstrukce domu...

Kam dát děti na noc

„Dodnes se nám o těch okamžicích těžko mluví. Díky tomu, že jsme oba železničáři, tedy lidé disciplinovaní a přivyklí krizovým situacím, se nám i tak podařilo uvažovat racionálně. Ze všeho nejdřív jsme obuli pevné pohorky, abychom se nezranili. A začali řešit, kam dáme děti na noc,“ popisují Tomáš a Dita Hříbkovi.

Obrazy apokalypsy pokračovaly i po vyběhnutí na ulici. Do fasád domů byly zapíchané obrovské špičaté kusy skla, větve a střešní tašky. Přívěsný vozík, původně zaparkovaný ve vjezdu, ležel pohozený o stovky metrů dál, stejně jako malá osobní auta. Všude se povalovaly cihly, krovky, plechy, kusy nábytku. V okolí bylo potřeba poskytnout první pomoc hned několika zraněným sousedům, kteří krváceli z hlavy, krku nebo nohou. Panoval hrozný zmatek. Zanedlouho pak celá země na televizních obrazovkách sledovala, jak



i ostríleným reportérům v ulicích zničených jihomoravských vesnic docházejí slova. Bylo jasné, že se stalo něco hrozného. A že obnova potrvá zatraceně dlouho. „Několik dnů po tornádu jsem na tom byl psychicky opravdu špatně. Pak jsem nám ale rozkázal – znovu a lépe! Prostě jsme si řekli, že máme dvě malé děti a že kvůli nim musíme makat,“ přiznává Tomáš Hříbek.

Obrovská vzpruha

Právě tehdy se naplno ukázalo, že když je člověku nejhůře, ostatní mu rádi pomohou. Po bezprostředním zděšení a zoufalství se ve vesnici rozhostila atmosféra soudržnosti a ochoty. Pracovalo se společně. Náradí bylo všech. Dobrovolníci nabízející nezištnou pomoc ucpali příjezdové cesty. Celý autobus šedesáti „brigádníků“ vypravila i Arriva. Strojvedoucí, průvodčí, kolegové z kanceláře včetně ředitele i s rodinami. Protože by si v takovém počtu u Hříbků překáželi, rozdělili se na desetičlenné skupiny a vydali se pomoci s úklidem i dalším obyvatelům Hrušek. A jelikož jsou „ajzboňáci“ jedna velká rodina bez ohledu

na barvu dresu, ruku k dílu přidali i kamarádi z Českých drah a RegioJetu.

„To, že nám přijelo pomoci takové množství přátel a kolegů, pro nás znamenalo obrovskou psychickou vzpruhu. Uvědomit si, že v tom nejste sami, je v takové situaci to nejlepší, co se vám může stát. Zase jsem v životě v pravý čas potkal ty pravé lidi,“ neskrývá Tomáš Hříbek dojetí.

On sám do soukolí komunitní solidarity přispěl jako fanoušek rockové hudby. Oslovil několik kapel a společně s kamarády uspořádali přesně měsíc po katastrofě dobročinný koncert. Stotisícový výtěžek putoval na konto jedné z nejvíce zasažených rodin.

Arrivě se navíc rodinu Tomáše Hříbka podařilo podpořit významnou finanční částkou – bezmála milionem korun. Na polovinu se poskládali kolegové a druhá polovina šla přímo z firemní kasy. V kombinaci s pomocí z veřejných sbírek a dechberoucím pracovním tempem oprav to pro Hříbkovy znamená, že Vánoce oslaví v kompletně opraveném domě, aniž by se museli zadlužit.



Děkuji!

„Chci poděkovat nejen kolegům a kamarádům z vlakové Arrivy a sesterské Arrivy Morava, ale také lidem od Českých drah a RegioJetu. Přírodní katastrofa totiž zdánlivou nevráživost mezi dopravci a odvětvími provozu zcela smazala. Pomáhat k nám dorazili příslušníci všech profesí z oboru dopravy – strojvedoucí, průvodčí, mechanici, management, řidiči, výpravčí. Má slova díky patří Danielu Adamkovi, Jiřímu Nálevkovi, Lucii Kunešové, Michalu Štěpánovi, Jindrovi Hnízdilovi, Jaroslavu Walaskému, Radimu Petruchovi, Romanu Hlubočkému, Aleši Krškovi, Zbyšku Sznepkovi, Emilu Kaniovi, Danu Forejtovi, Jaroslavu Špirudovi, Zdeňku Raškovi, Petře Vařílkové a řadě dalších skvělých lidí.“

Tomáš Hříbek

PODZIM NA CESTÁCH

Na našem intranetu jsme v říjnu vyhlásili soutěž. Řidiče autobusů Arrivy jsme v ní vyzvali, aby nám posílali fotky ze svých tras. Nejzajímavější snímky najdete na této dvoustraně.

Text: Arriva



Arriva Express, dálnice D8 Praha-Teplice, Milešovka
Foto: Pavel Pataky

Být řidičem autobusu je občas pěkná výzva. Zajímalo nás proto, jaké kuriózní zážitky se staly našim řidičům na jejich linkách. Mohly to být obtížné úseky, s nimiž se musí dennodenně vypořádat, ale klidně i „jen“ krásné výhledy na krajinu, kterou projíždějí. Do naší Arriva soutěže se dostal každý, kdo do 8. listopadu poslal alespoň jednu fotografii na e-mail marketing@arriva.cz. Nejlepší příspěvky publikujeme zde a vybraní výherci se mohou těšit na skvělý Arriva balíček. Držíme palce na vašich cestách.



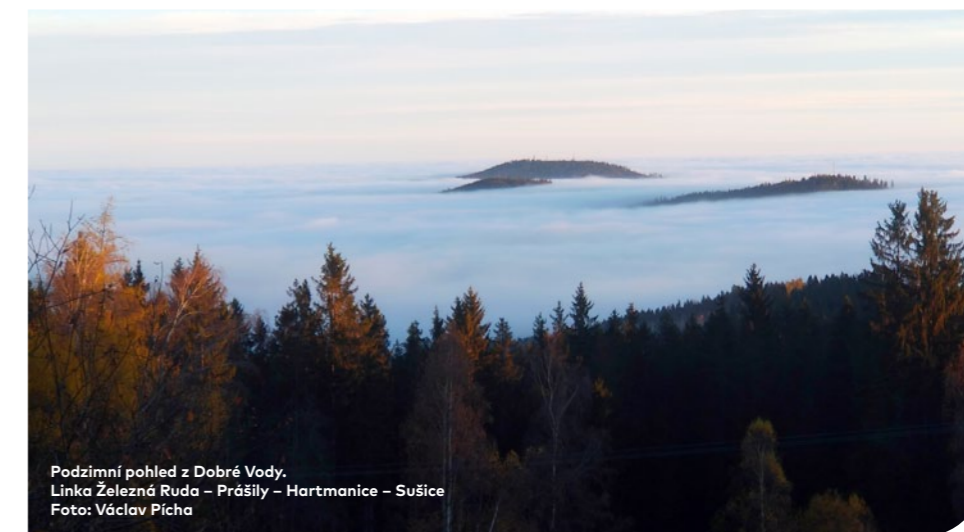
Pozdrav z Arriva Morava
Foto: Tomáš Vinkler



Na trase ČSAD MHD Kladno
Foto: Stanislav Vassilenko



Cesta do Albánie
Foto: Jan Šmíd



Podzimní pohled z Dobré Vody.
Linka Železná Ruda - Prášíly - Hartmanice - Sušice
Foto: Václav Pícha



Když bylo v Manětíně uzavřené náměstí, jezdili jsme po objížděné trase cestou necestou,
Linka Plzeň - Horní Bříza - Dolní Bělá - Manětín - Žlutice
Foto: Dominik Haken



Linka 123, MHD Teplice, Proboštov, Přítkov
Foto: Anatolij Kundis

CELÝ ROK PÁTRÁM PO ZANIKLÝCH TRATÍCH

Text: Tomáš Wehle
Foto: Radek Vebr

„Každé natáčení mám spojené s výletem, proto jsem si to vymyslel,“ říká s nadsázkou o své práci novinář **Jakub Vrána**, autor seriálů *Zaniklé tratě*, *Na co zírám* nebo *Tajemství přehrad*.



Když najde hraniční kámen nebo zachovaný kilometrovník, je nadšený. Tak jako nedávno při natáčení nejstarší zaniklé tratě na našem území, která vedla ze Žaboklik do Března u Chomutova. „V literatuře i na internetu se psalo, že z této tratě se dochoval jediný kilometrovník, s hodnotou 1. Zřejmě si to ale nikdo neprošel komplet, protože my jsme objevili kilometrovník s hodnotou 5. Zarostlý, na ohromném náspu. Z toho kusu štru jsem měl radost,“ přibližuje videoeditor portálu iDNES.cz Jakub Vrána, jak také může vypadat jeho pracovní den.

Váš cyklus *Zaniklé tratě* už několik let vychází na portálu iDNES. Kolik děl jste zatím natočil?

Začali jsme třemi pilotními díly. Prvním byla trať z Vysočan přes Karlín na bývalé nádraží Těšnov. Pak jsem se rozjel na Lipno a tam natočil přeložky z Černé v Pošumaví do Nové Pece a z Loučovic na Lipno. V redakci se to líbilo, a tak jsem pokračoval dál. Nový díl vychází vždy první neděli v měsíci, teď v prosinci to bude už padesátý. Dalších šest pokračování už mám ale rozjednaných. Ty se na iDNESu objeví příští jaro. Točíme vždy šest děl na jaře a šest na podzim.

Jak to? V létě si dopřáváte prázdniny?

V létě točit nemůžeme, to je všude na stromech listí a nic ze zaniklých tratí bychom nenašli. Můžeme začít točit, až spadá listí a než začne sněžit, na jaře pak, když sníh sleze a než začne rašit listí na stromech. Když hledáme hraniční kameny,

kilometrovníky nebo zaniklé či zasypané propustky a mostky, musí být vidět.

Jak dlouho vám trvá výroba jednoho dílu? Tedy zmapování tratě, shromáždění historických podkladů a podobně?

Nikdy jsem to nepočítal. Nesložitější je práce před samotným natáčením, kdy sháním materiály, domorodého průvodce, který mi trať ukáže, staré snímky, ideálně amatérské filmy také. Dělán to celý rok. Spočítat to nejde. Naštěstí po čtyřech letech, co tento seriál dělám, už mám v železniční komunitě kontakty, takže vím, kdo mi pomůže. Nejčastěji fotograf Ondřej Řepka nebo sběratel starých snímků Roman Jeschke.

Na webu vyzýváte čtenáře, aby vám s fotodokumentací tratí pomohli. Jaký to má ohlas?

Abych byl upřímný, tak moc ne. Občas přijdou nějaké fotografie, ale nebývají příliš staré, jaké bych potřeboval. Že by někdo poslal staré fotky z doby provozu té které tratě, to se stává výjimečně. Ale díky patří všem.

Kterou ze všech zaniklých tratí v Česku máte nejraději?

Nejvíce se mi do paměti vryly tratě, při jejichž natáčení bylo krásné počasí. Třeba beskydská dráha z Ostravice do Bílé, která skončila pod hladinou přehrady Šance. Natáčeli jsme ji za slunečného podzimního dne, a dokonce jsme z Povodí Odry dostali povolení dojet až na dno hráze tehdy vypuštěného vodního díla. Objevili jsme tam

ještě zbytky nádraží ve Starých Hamrech. Hodně si také cením tratě z Kadaňského Rohozce do Doupova, jejíž konec je ve vojenském výcvikovém prostoru. Našli jsme tam spoustu zajímavých věcí, které nikdo nevyfotil, protože se tam bez povolení nemůže.

Ke které trati se hledaly informace nejsložitěji?

Asi nejnáročnější byla v tomto ohledu jedna z těch kratších, ze Lhotky do Střednice. To bývala ani ne tříkilometrová trať odbočující z tratě mezi Mělníkem a Mšenem, využívaná hlavně pro přepravu cukrové řepy. Osobní doprava na ní zanikla v roce 1933, nákladní pak roku 1974. Neexistuje žádná fotka z provozu tratě, pamětníka jsme nikde nedohledali. Hodně mi tehdy pomohl Miroslav Kunt z Národního archivu.

Ve svém dalším seriálu *Na co zírám* mašinfira přibližujete lidem už tři roky pohled na svět ze stanoviště strojvedoucího. Svezl jste se bardotkou, žehličkou, sergejem, parní lokomotivou i lokálkami. S *Arrivou* jste jel linkou R22 z Kolína do Rumburku, zlínským osobákem do Luhačovic nebo linkou R26 do Českých Budějovic. Na co nejraději vzpomínáte?

Nejsilnějším zážitkem bylo dvoudenní natáčení, když jsem si v noci v Zábřehu na Moravě ustlal na podlaze v Břejlovci, dal batoh pod hlavu a spal tak přes noc. To už jsem si říkal, že asi trochu jsem praštěný kolejnici.

Která železniční trať je podle vás nejhezčí v Česku?

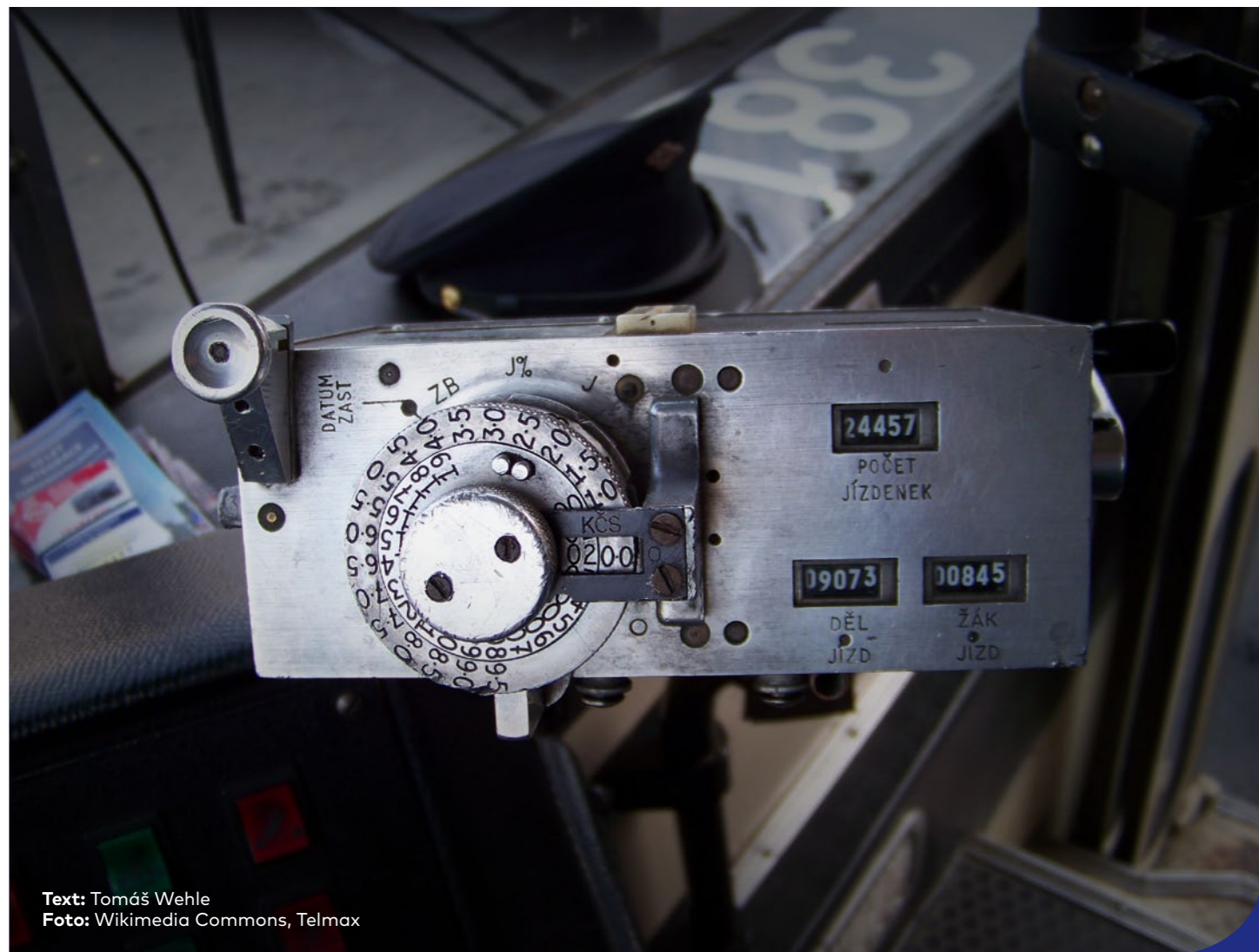
Každá má něco do sebe. Mám rád lokálky. Jsou milé, přátelské, jedete přes les, přes mosty... Mám slabost pro Šumavu, pro tamní regionální tratě kolem Volar. Ty jsou parádní. Krásná je taky trať z Karlových Varů do Mariánských Lázní, ale srdce jsem nechal na trati z Chomutova do Vejprtu.

Můžete po těchto zkušenostech říct, jací jsou strojvedoucí?

Jsou to všechno srdcaři, kteří svou práci dělají rádi, vůbec nezáleží na dopravci. Jsou zodpovědní, uvědomují si, že za sebou vezou lidi, ale svým způsobem je to pro ně taky trochu dobrodružství.

Jakub Vrána (1977)

Vystudoval Vyšší odbornou školu publicistiky. V roce 1997 začal pracovat ve zpravodajství TV Prima. Po 11 letech přešel do TV Nova, kde nakonec působil ve funkci šéfredaktora zpravodajství. Na iDNES.cz pracuje od září 2017 na pozici točícího videoeditora, je autorem seriálů *Zaniklé tratě*, *Na co zírám* mašinfira a *Tajemství přehrad*. Cyklus *Zaniklé tratě* získal v roce 2021 v soutěži *Novinářská cena Nadace Open Society Fund* zvláštní ocenění v kategorii *Regionální žurnalistika za zajímavé zpracování historického tématu*.



Text: Tomáš Wehle
Foto: Wikimedia Commons, Telmax

ODBAVOVACÍ STROJKY

Od kouzelných strojků s kličkou k dnešním moderním elektronickým zařízením

Ten malý bílý papírek s různě poskládanými čísly, která vypadala jako nějaká šifra ve hře tajných služeb, byl pro mnohé kluky vzácný. Když už je rodiče pustili, aby sami došli za babičkou na venkov, byl pro ně vstupenkou do velkého světa dospělých. Anebo zůstali snít a jízdenku, která vyjela z řidičova tajemného strojků, když zatočil kličkou jak flašinetář na pouti, zkoumali celou cestu a snažili se přijít na to, co které cifry znamenají.

Až o několik let později se dozvěděli, že onen stříbrný aparát u řidiče, vypadající jako kříženec jakési kamery a fotoaparátu, byl odbavovací strojek určený k tisku jízdenek nebo obdobných dokladů, který zároveň počítá množství přijatých peněz, počet vydaných jízdenek, případně další údaje. A bylo po fantazii.

Australan z Anglie

Dnes už odbavovací strojek vypadají a fungují úplně jinak a ten výše zmíněný pamatují většinou jen ti, kterým je alespoň pětadvacet a více. V Československu se tehdy, v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století, masově používaly strojeky britské značky Setright. Ano, ty krásné mechanické strojeky s kličkou, díky níž hlavně řidiči v regionálních a dálkových autobusech ČSAD vydávali cestujícím jízdenky. Měli je upevněné na stojanu v pracovní poloze, ale mohli je používat také vestoje zavěšené řemenem na krku. Takzvané Setrighty se ovšem kromě autobusů používaly občas i třeba v lodní dopravě nebo k výdeji vstupenek v Koněpruských jeskyních. Od devadesátých let 20. století se tyto odbavovací

strojeky začaly nahrazovat přenosnými elektronickými odbavovacími terminály. K těm moderním, které fungují díky palubním počítačům, VoIP telefonii, hands free sadám a bezkontaktním kartám, se dostaneme později. Teď se ještě na chvíli zastavme u cizokrajných krabiček, které dnes někomu mohou připadat jako muzeální kousky.

Téměř před sto lety, v roce 1922, si australský inženýr Henry Roy Setright nechal ve Velké Británii patentovat svůj stroj na výrobu jízdenek a založil společnost Setright Registers, která je vyráběla. Od čtyřicátých let přišla se strojeky LRD a SRD v provedení „insert ticket machine“, které neobsahovaly papírovou pásku, ale tiskly údaje na vloženou jízdenku, tedy fungovaly vlastně jako označovací strojek.



Miroslav Slavík, obchodní ředitel Telmaxu

Na počátku padesátých let se objevuje typ SMB-Mk 1, který až na pár odlišností je už nám známý strojek ze začátku článku. V roce 1965 ho nahradil strojek SMB-Mk 2, který tak dobře známe z autobusů ČSAD. Kdy přesně se tyto Setrighty začaly montovat do československých autobusů, není přesně známo. Zdeněk Sýkora ve svém článku na BUSportálu uvádí, že se k nám dostaly někdy v letech 1967–1968. Nejpозději to však podle něj bylo v roce 1969, kdy už byla k dispozici týdenní jízdenka určená právě do těchto strojků.

„Na zařízení Setright vzpomínám rád, a dokonce jedno vlastním,“ říká Miroslav Slavík, obchodní ředitel vysokomýtské společnosti Telmax, která dodává odbavovací zařízení do autobusů všech dceřiných společností Arrivy. Jako jedna z mála podobných firem v Evropě nabízí komplexní řešení pro automatizované odbavení cestujících na papírovou jízdenku, SMS jízdenku, dopravní a bankovní kartu. Oproti jiným strojkům chyběly Setrightům některé údaje (rok a čas vydání, linka, cílová zastávka, vzdálenost), ale byly považovány za spolehlivější než některé jiné značky. Starší typy tiskly na vložené kartičky, novější na pás odvíjený z rolíčky. Duplikát záznamů strojeky nepoživovaly, mechanická počítačla počítala počty jízdenek podle druhů a přijatou tržbu. Na každé konečné musel řidič či průvodčí zapsat do výkazu stav všech těchto počítačel. Co se na jízdenku tisklo, ukazuje box vpravo.

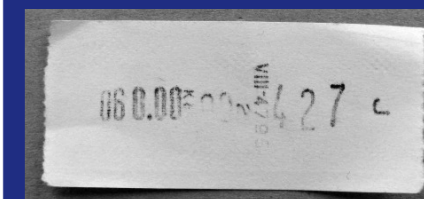
Traduje se, že když přijel strojek Setright představovat do Československa zástupce výrobce, tvrdil, že není způsob, jakým by se daly ošidit. Po půl roce používání se údajně na plakátech s tímto sloganem objevila malá poznámka – neplatí pro Československo. „Na přelomu osmdesátých a devadesátých let minulého století čeští řidiči přišli na způsob, jak toto zařízení obelstít. Za pomoci

speciálních jehel zablokovali mechanické počítačlo vydaných jízdenek a získali tak část tržby. Řešilo se to tehdy přímo s výrobcem. Ve firmě byli velmi překvapeni a tvrdili, že se s něčím takovým nikdy nesetkali. Nicméně jednalo se o vážný problém, který se nepodařilo odstranit,“ tvrdí Miroslav Slavík.

Komplexní Arriva

Do Československa, respektive Česka, se Setrighty dodávaly až do poloviny devadesátých let. První počítačové terminály pro výdej jízdenek se zde začaly objevovat až kolem roku 1994. Legendární strojeky však někteří transformovaní nástupci podniků ČSAD i jiní dopravci používali až do počátku 21. století. V devadesátých letech už přišla éra elektronických odbavovacích zařízení. „Nejprve, kolem roku 1993, s jehličkovou tiskárnou, mechanickou klávesnicí a displejem 2x16 znaků. Výdej jízdenky trval klidně i 15 vteřin a platilo se pouze hotovostí,“ vzpomíná Miroslav Slavík. Pozdější zařízení byla vybavena čtečkou bezkontaktních karet a také termotiskárnou. Poslední generace odbavovacích zařízení obsahuje čtečku bankovních karet a QR kódů (pro odbavení v mobilní aplikaci), dotykový displej pro komfortní obsluhu řidičem a propojení na celou řadu dalších systémů, které vyžadují zadavatelé dopravy. „V současnosti dokončujeme instalaci odbavovacího systému pro společnost Arriva Střední Čechy, provozovna Kosmonosy. Nyní je tak Arriva kompletně na našich technologiích,“ uvádí ředitel Telmaxu. Pro Arrivu to podle něj přináší výhodu, protože může pohodlně přesouvat vozy mezi provozovny a jelikož je odbavovací systém všude jednotný. Nemusí se proto přestavovat a řidiči se nemusí učit obsluhovat jiná zařízení.

„V současné době můžete s odbavovacím zařízením telefonovat, umožňuje připojit tlačítko emergency, dojde-li třeba k napadení řidiče, jako jediní v Česku umožňujeme platbu bankovní kartou nad 500 korun,“ vypočítává přednosti produktů Telmaxu Miroslav Slavík. Další výhodou pro Arrivu je, že Telmax disponuje řešením i pro odbavení v městské dopravě. V Trutnově tak například cestující autobusů Arriva Východní Čechy používají validátory pro samoobslužné odbavení.



Údaje na jízdence

1. Cena zaplaceného jízdného nebo dovozného, tříciferný údaj o korunové částce a za tečkou dvojciferný údaj o haléřové částce. Následoval drobným písmem otočeným o 90° nápis „Kčs“. Cenu bylo možno stupňovat po padesátihaléřích až do 199,50 Kčs.
2. Dvojciferné tarifní číslo nástupní zastávky (v jízdním řádu uváděné zkratkou Tč). Většina řidičů však tento údaj nenastavovala, takže obvykle bylo toto dvojčíslí nahodilé. Na jízdenkách se neuvádělo žádné označení linky, cílové zastávky ani kilometrické vzdálenosti.
3. Drobným písmem otočeným o 90° ve dvou řádcích den v měsíci (arabským číslem) a měsíc (římským číslem). Rok se na jízdenkách neuváděl.
4. Zvětšeným písmem trojčíferné pořadové číslo jízdenky. Po vydání tisíce jízdenek se počítačlo dostalo opět do původního stavu, takže počet jízdenek vydaných za delší období bylo možné zjistit jen za pomoci ručně psaných výkazů, kam se pravidelně zapisoval stav počítačla.
5. Třemi až pěti zmenšenými číslicemi uvedenými pod sebou evidenční číslo strojeky (u druhu jízdného). U většiny starších strojků (přibližně do čísla 8850) však číslo strojeky bylo uvedeno vedle údaje o měsíci.
6. Zcela vpravo byla značka, která označovala typ jízdného (J – plně jízdné, J% – poloviční jízdné, ZB – zavazadlo, X – rekreační jízdné, D – dělnické jízdné, Ž – žákovské jízdné, Y – neobsazeno (u ČSAD Plzeň pokuta).
7. Podél horního okraje jízdenky byl nápis Č. S. A. D. (s anglickým pravopisem s tečkami). Na přelomu osmdesátých a devadesátých let byl na některých strojků údaj s číslem dopravního závodu (například „ČSAD NP DZ 512“), pak i nové názvy transformovaných či nových dopravců.



Text: Barbora Vojtová
Foto: iStock

SLIVOVICE

Kdo by neznal slivovici, pálenku ze švestek, kterou mají zejména Moravané vždy po ruce. Kam sahají kořeny tohoto alkoholického nápoje a na co všechno se používá? Možná se budete divit nebo se minimálně inspiřujete několika recepty z oblíbené ovocné pálenky.

Původ tohoto nápoje, tradičního zejména na Moravě, v Polsku, na Slovensku a na Balkáně, je sporný. První písemné zmínky jsou datovány až do 14. století, kdy se v bulharských kláštřích pájily zlatavé slivové rakije. Na naše území přinesli recept na ovocný destilát osadníci z Balkánu, kteří se usídlili v oblasti dnešního Valašska. První písemný doklad o existenci palírny ve vizovickém panství pochází z roku 1585. Nejdříve šlo o pálení toho, co zbylo z výroby piva, později se do směsi přidávalo také obilí a vzhledem k tomu, že se v této lokalitě výjimečně dobře dařilo švestkám, začaly se tyto plody do pálenky také vřazovat. Ovocný destilát se začal vyrábět v nájemných pálenicích či pěstitelských palírnách.



Silná trojka

Největší rozmach pálení slivovice způsobil císařský patent v roce 1835, který dovolil rolníkům pálit jedno vědro ovocného destilátu bez nutnosti odvádět z něho daň. Možnost nového odbytu pro malé zemědělce způsobila boom soukromých palíren. Zemědělci založili také vlastní akciovou společnost s názvem Rolnický akciový závod ovocnářský Vizovice (RAZOV). Ten – společně s pálenicí Karla Singera a pálenicí Zikmunda Jelínka – začal jednoznačně určovat směr dalšího vývoje pálení slivovice na Moravě. Poslední ze zmíněných odolala nepřízní historického vývoje (kvůli židovskému původu zemřela velká část rodiny Jelínků v koncentračních táborech) a v současnosti patří pod značku Rudolf Jelínek ke klíčovým hráčům na poli výroby ovocných destilátů v Česku i v zahraničí.

Na klouby i do vlasů

Slivovice je dnes samozřejmou součástí života na Valašsku a obecně je považována za tradiční alkoholický nápoj celé jižní Moravy. Někteří tvrdí, že je ideální prevencí



nemocí, jiní ji naopak používají jako „lék“, když nemoc přijde. Většina tamních zemědělců a zahrádkářů automaticky sbírá padané ovoce do sudů, které nechávají – podle teploty a cukernatosti plodů – až dva měsíce kvasit do té doby, než se na povrchu vytvoří takzvaná deka.

V takové situaci je kvas připraven na vypálení. Obvykle se pálí při teplotě 88 °C dvakrát po sobě. Finální destilát se následně doporučuje naředit na hodnotu okolo 51 procent alkoholu. Vypálenou slivovici je vhodné nechat několik měsíců odležet, aby prohloubila svůj potenciál, vytříbila sensorické vlastnosti a zjemnila svou chuť.



Slivovice je šikovným pomocníkem také v podobě obkladů na oteklé klouby nebo jako zábal na bolavý krk. V minulosti se prý slivovicí potírala dokonce pupeční šňůra, aby se matka po porodu rychle zotavila, ale i dásně dětí, když se jim prořezávaly první zuby. Do slivovice se také namáčely vlasy, aby se lidé zbavili vši. Pokud byste se chtěli hlouběji seznámit s historií ovocných destilátů na Valašsku, pak se vydejte do Muzea slivovice ve Vizovicích. Prostřednictvím virtuální reality tam podhalíte historii i princip výroby této pálenky ze švestek. A pojedete-li do muzea autobusem či vlakem, můžete si užít i ochutnávku rozmanitých druhů slivovice u tamního degustačního baru.

Nápoje se slivovicí

Horká švestka

Ingredience: slivovice, sušené švestky, celá skořice, černý čaj (ideálně Earl Grey), med

Postup: Čtyři sušené švestky rozkrojíme napůl, vhodíme do hrnku, přidáme jednu celou skořici, zalijeme horkou vodou a vložíme čajový sáček či sítko se sypaným černým čajem. Po mírném vychladnutí vyjmeme skořici, přidáme panáka slivovice a lžičku medu.

Pomerančové nebe s hřebíčkem

Ingredience: slivovice, pomeranč, citron, 5 hřebíčků, pomerančový džus, vanilkový cukr

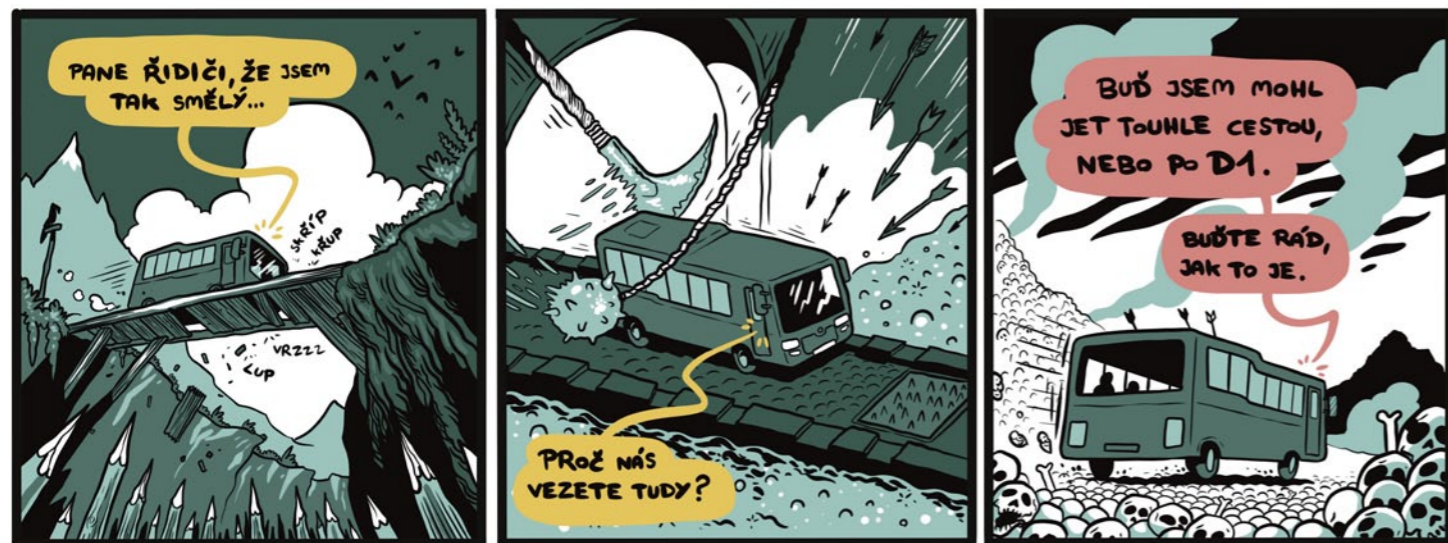
Postup: Svaříme půl litru džusu s jedním vanilkovým cukrem a hřebíčky. Mezitím nakrájíme pomeranč na kostičky a citron na plátky. Po vychladnutí tekutiny přidáme 2 dcl slivovice a vhodíme kostičky pomerančů a plátky citronů. V případě potřeby dodáme kostky ledu či dosladíme.

Moravian Sour

Ingredience: slivovice, citron, třtinový cukr, bílek

Postup: Do šejkru nalijeme vymačkanou šťávu z jednoho citronu, velkého panáka slivovice a jeden vaječný bílek. Vše řádně promícháme. Mezitím v plecháčku na plotně rozpustíme ve třech lžících vody polévkovou lžici třtinového cukru. Vychladlou cukrovou vodu následně přilijeme do šejkru a opět důkladně promícháme. Podáváme ve sklenici typu old fashioned.

HIGHWAY TO HELL



Kreslí a píše: Nikkarin

POMŮCKA: BELA ODIN RAPL, SOT	ŠAFRÁN	ČLUN	PATŘÍČÍ EME	KARTA- GINEC	NÁZEV ZNAČKY LITRU	ZTUŽOVAT	LICHO- KOPYTNÍK	* *	BUNKR	NÁDOBA NA KVĚTY	MILENEC	ZNAČKA SKANDIA	SEVEŘAN	JMÉNO TENISTY LENDLA	MALE DITĚ	ŽENY ZABÝVA- JÍCÍ SE ETIKOU
NŮŽKO- VITĚ ÚSTROJÍ RAKA								DROŽDÍ								
BÁJNÝ SPOLU- ZAKLADA- TEL ŘÍMA								OHRANI- ČOVAT RÁMCEM NIKOLI								
NEJVYŠŠÍ GERMÁN- SKÝ BŮH					1. DÍL TAJENKY PŘED KRÁT- KÝM ČASEM							VRANÍCI PŘIJÍMAČ OBRAZU A ZVUKU				
ZNAČKA KANCE- LÁŘSKÝCH POTŘEB				BŘIDIL PĚKNÁ MÍSTNOST									K ČEMU SLOVAN			
VZOREC KARBIDU URANU			DIREKT PREZENT							PULZ			INICIÁLY LITERÁTA KIPLINGA VADA			
TYP KAROSERIE						ŽÁRU- VZDORNÝ MATERIÁL		* *		ČÁSTI PAŽÍ TRÁPIT						
* *	MĚKKÝ KOV	ČESKÝ MALÍŘ RUKSAK								KARETNÍ VÝRAZ					OSVĚD- ČENÍ	VYJÁDRĚ- NÍ HODNOSTI
OBROZENÍ							OPOTŘE- BOVAT JÍZDOU	ČESKÝ HEREC	* *	OVINOUT NÁSTROJ NA BROUŠENÍ						
POPĚVEK			NAMÁČENÍ KŮŽI DOMÁCKY OLGA							CITO- SLOVCE BLIKNUTÍ				TIHLE ŠOUPAVÝ POHYB		
MUŽSKÉ JMÉNO				TYČE VOZŮ INICIÁLY FYZIKA VOLTŮ						PRODUKT KOROZE OUVEJ			SADA ANO			
2. DÍL TAJENKY																
OHYZDA						ZVÍŘECÍ VÝKAL										OKRAJ

Správné řešení tajenky v minulém čísle: NEJSTARŠÍ MOTORÁK. NEJDELŠÍ UMĚLÝ TOK. Výhercem je Martin Ďoubalík, Veselice. Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 31. ledna 2022. Adresa: arrevue@arriba.cz. Vylosovaný výherce obdrží poukázku do dm drogerie v hodnotě 500 Kč a dárkový balíček Arriva.

Bez vás se neheme!



Hledáme osobní asistentky a asistenty, kteří umožní svobodně žít lidem s tělesným a kombinovaným postižením v přirozeném prostředí v Praze. Nabízíme práci, která má smysl na 80 hodin měsíčně za 16 000 Kč.

Pište obratem na prace@asistence.org



www.asistence.org



**Sledujte nás
na sociálních sítích!
A už vám neunikne
žádná zajímavost!**



arriva
a  company