

ARRIVA

**Dakar je
nejlepší
lekce
pro život
i byznys**



STEZKA ČESKEM
Cestování

**ROZHOVOR
SE SUPPORT
LESBIENS**
Kultura

CIRKADIÁNNÍ KÓD
Fenomén

Maccik



Vše na cestu mám v mobilu



Obsah

- 5** Zprávy z Arrivy
- 6** Stezka Českem
- 12** Martin Macík: Dakar je boj se sebou samým
- 18** Autonomní provoz na dosah i v Česku
- 22** Může jet vlak na červenou?
- 26** Nejkrásnější nádražky
- 30** Zahradní železnice
- 32** Mystický hrad Karlštejn
- 36** Povídka: Nejlepší věci se nedají naplánovat
- 40** Letem světem za kuřetem
- 44** Fenomén: Cirkadiánní kód
- 48** Pohádka pro děti
- 53** Zábava
- 56** Kultura: Rozhovor se Support Lesbiens

Časopis ARR VIA

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

Kontakt: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a. s., Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8
E-mail: marketing@arriva.cz

Inzerce: lenka@luova.cz

Šéfredaktorka: Helena Dostalová

Grafika: Kateřina Sládek

Foto: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a. s., Shutterstock a fotografové uvedení uvnitř čísla
Toto číslo vychází v dubnu 2025.

Další číslo vyjde na podzim 2025.

Místo vydání: Praha

Časopis je registrován na Ministerstvu kultury ČR, registrace MK ČR E 24581.

Vychází 2× ročně

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

LUOVA



Doprava na baterky

Když o někom nebo něčem řeknete, že je jak na baterky, většinou to znamená nic dobrého. Bývá nespolehlivý a moc nevydrží. Jenže tohle rčení pochází z doby, kdy baterky opravdu moc nevydržely. Čas neuvěřitelně letí, máme za sebou první čtvrtinu jednadvacátého století, a už teď je jisté, že baterky ve veřejné dopravě znamenají budoucnost. Tedy aspoň u nás ve střední Evropě. Už to není vize ani otázka, ale fakt. Jako Arriva jsme největší provozovatel bateriových autobusů v Česku a vidíme, jak neuvěřitelně rychle se jejich technologie posouvá dopředu. Zlepšuje se výdrž, prodlužují se dojezdy na jedno nabití a zrychluje nabíjení. Když pro vás, cestující, kupujeme nový elektrobus, nabídneme vám výrobce 12 let záruky na baterie a trendem ve vývoji jsou samozhášecí baterie, které nebudou představovat žádné požární riziko. V MHD bude nástup elektrických autobusů nejrychlejší. Ostatně i hlavní město se pustilo cestou návratu trolejbusů do ulic. Už se jimi svezete na letiště nebo do Letňan a další trolejbusové tratě budou rychle přibývat. A právě díky vývoji baterií už dnes není třeba tahat troleje v celé délce trolejbusových tratí. Část cesty ujedou trolejbusy na baterku, která se dobije cestou – jak se v dopravě říká, „pod dráty“. Zatímco městské hromadné dopravy se i v Česku postupně promění v elektrické provozy,



u dálkových autobusů spíše převládnu ekologičtější syntetická paliva ve spalovacích motorech. Tady bude nakonec spalovací motor efektivnější.

Zajímavé je sledovat vývoj na železnicích. O rozdílné efektivitě spalovacího a elektrického motoru se učí už ve fyzice na základní škole, a tak o myšlence, že nejvýhodnější je zatrolejovat všechny železniční tratě, jako to udělalo Švýcarsko, nikdo nepolemizuje. I tady dělá Česká republika velký krok vpřed a postupně se elektrizace našich tratí začíná hýbat. Ke švýcarskému modelu máme přece jen ještě daleko, ale můžeme mít radost, že směr je správný. V Česku začaly na přelomu roku jezdit první bateriové vlaky v Moravskoslezském kraji a zájem dalších regionů o ně

je obrovský. Na menších lokálkách, kde nebudou v dohledné době troleje, začnou do několika let bezpochyby jezdit elektrické vlaky na baterie. A věřím tomu, že i my vám je v Česku v dalších letech nabídneme.

Říká se, že pokrok nezastavíš, ale ne vždy to je pro člověka dobrá zpráva. Tady to ale platí. Jestli na tom někdo v příštích deseti letech vydělá, budete to vy, cestující. Čekají na vás nové elektrybusy, trolejbusy i elektrické vlaky, v nichž se bude dobře cestovat.

Ostatně toto roční období k cestování přímo láká. Tak si ho užijte a dobijte si na dovolené baterky.

Daniel Adamka,
generální ředitel Arriva



↑ Historická Bobina se rozloučila s koridorem

Tisíce stisků spouští fotoaparátů, stovky nadšenců a jeden legendární stroj. Elektrická lokomotiva 140.052, známá jako Bobina, se v půlce ledna definitivně rozloučila s hlavním železničním koridorem. Poslední jízdu z Prahy do České Třebové si nenechali ujít železniční nadšenci ani běžní cestující.

„Koridor se dostává pod dohled ETCS, systémem ani jednu naši Bobinu vybavovat nebudeme, a tak jsme uspořádali rozlučkovou jízdu z Prahy přes Český Brod a Pardubice do České Třebové,“ říká Jiří Nálevka, ředitel Arriva vlaky. Bobiny, vyrobené v 50. letech v plzeňské Škodovce, patřily k technickým vrcholům své doby a svou elegancí i spolehlivostí si získaly mnoho příznivců.

Lokomotiva 140.052 prošla v průběhu let mnoha peripetiemi. Po československé éře byla odprodána do Polska, kde sloužila v nákladní dopravě. Po roce 2018 se však vrátila do Česka, kde ji Arriva zrestaurovala a vrátila na koleje v blankytně modrém nátěru. Od té doby převážela osobní i nákladní vlaky.

„Pořád mě fascinuje, že tento stroj funguje i po 70 letech. Je to důkaz skvělé práce našich předků,“ komentoval jeden z účastníků rozlučkové jízdy.

Bobina si za svou dlouhou kariéru získala srdce mnoha fanoušků železnice. I když se nyní loučí s hlavním koridorem, její odkaz zůstane nezapomenutelnou součástí historie našich železnic.



Podívejte se na video z rozlučkové jízdy.

↓ Fotosoutěž Arrivy přinesla nadšení i odměny



Naše lednová fotosoutěž se opět setkala s velkým zájmem! Desítky fotografů nám zaslaly nádherné snímky našich autobusů a vlaků, což nás velmi potěšilo. Letošní ročník přitáhl ještě více soutěžících než loni a my jsme měli nelehký úkol vybrat ty nejlepší.



Karel Buksa



Oskar Sadovský



Vítězná fotografie Tomáše Ertla.

STEZKA ČESKEM

2 000 kilometrů zážitků

Přes hory, hluboké lesy, podél řek i bohem zapomenutými kraji. **Stezka Českem** nabízí jedinečnou příležitost poznat Českou republiku jinak – pomalu, intenzivně a s respektem k přírodě. Je to výzva, díky níž objevíte skryté krásy i bohatou historii a kulturu naší země. Dva směry, 2 000 kilometrů cesty a nekonečné možnosti, jak tuto stezku prožít. Odkud vyrazíte vy?

t Dagmar Tichá f archiv Martina Úbla, NP Šumava, www.skalnimesta.cz

Za vznikem tohoto dálkového treku podél hranic od nejzápadnějšího po nejvýchodnější bod České republiky stojí cestovatel a turista Martin Úbl. Dnes je Stezka Českem součástí sítě značených tras Klubu českých turistů. Stezka je určena všem milovníkům přírody, turistiky a v některých etapách také cyklistiky. Prochází různými typy terénu – od lesů přes hory až po nížiny – a nabízí nádherné výhledy do krajiny i příležitost poznávat místní faunu a flóru. Má dvě větve, severní a jižní, každá z nich měří přibližně 1 000 kilometrů.

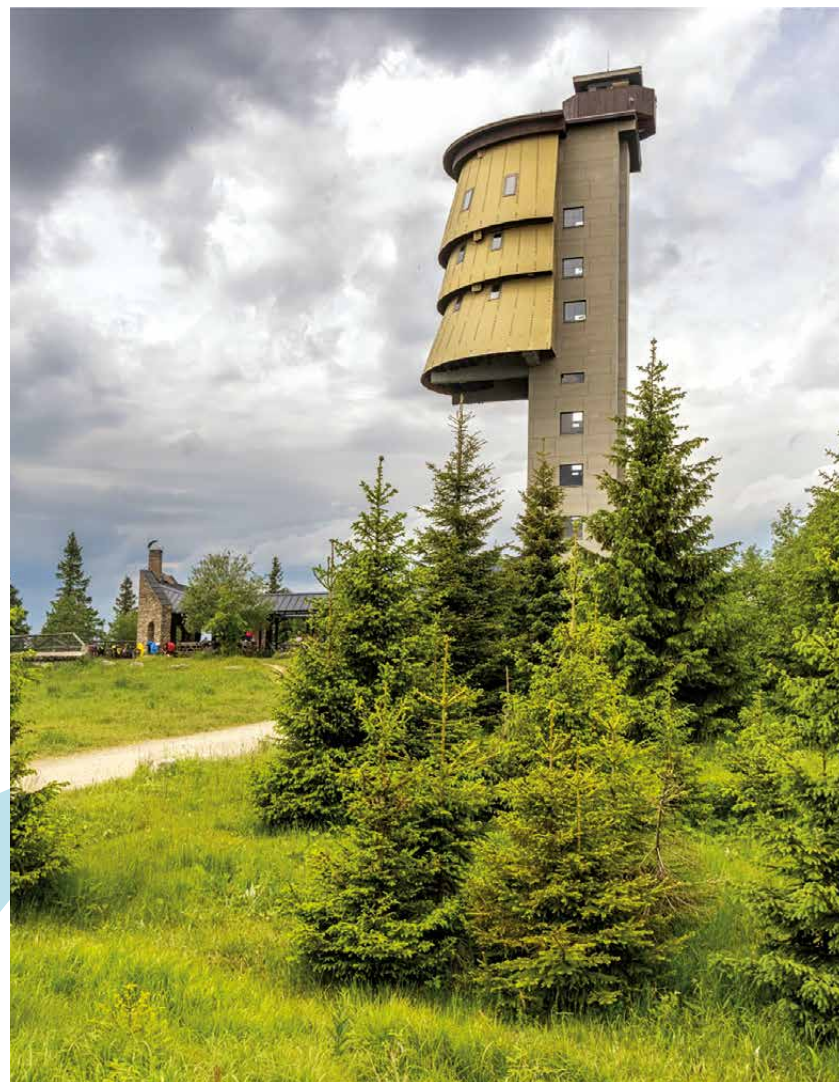
Severní větev Stezky Českem vede převážně podél hranic s Německem a Polskem. Kvůli kopcovitému a často horskému terénu je tato trasa náročnější, proto je třeba mít dobrou fyzickou kondici a kvalitní vybavení. Mějte na paměti, že počasí v horách se může během

chvilky změnit, a proto nepřeceňujte své síly. České Švýcarsko, Krkonoše, Moravskoslezské Beskydy a mnoho dalších hor a kopců vám mohou dát zabrat, odměnou vám ale bude bezpočet krásných koutů přírody, historických památek a malebných vesnic.

Jižní větev stezky sleduje hranice se Slovenskem a Rakouskem a nabízí trochu jiné typy zážitků než větev severní. Terén je méně náročný, s menším převýšením, ale přesto vás čekají působivé scenerie a zajímavosti. Hluboké lesy, údolí řek nebo vinice jsou ukázkou rozmanitosti naší země. Na jedné straně si můžete prohlédnout historické památky Lednicko-valtického areálu, zapsaného na seznam UNESCO, a krásu jihomoravských vinic, na druhé straně vás zase přivítají hluboké šumavské lesy, rašeliniště a horská jezera.

Kdy, kde a jak se na Stezku Českem vydáte, záleží jen na vás. Můžete ji rozdělit do jednotlivých úseků, vyrazit ze západu na východ nebo naopak, nocovat pod stanem nebo využít zázemí horských chat. Jak říká motto projektu: „Jít může každý!“

Jistě díky ní objevíte méně známá místa naší země, ochutnáte různé regionální speciality a natrefíte na lidi, kteří vás rádi přivítají, poskytnou vám zázemí a třeba i zajímavé informace o svém kraji. Takzvaní trail angels jsou lidé, kteří na stezce dobrovolně pomáhají poutníkům – mohou vám nabídnout místo na louce pro přespání, ale i dobít elektroniku nebo usušit mokré věci podle svých možností. Pokud byste potřebovali, můžete se na ně kdykoli obrátit. Kontakty na ně a také řadu dalších praktických informací najdete v přehledném itineráři jednotlivých etap na webu www.stezkaceskem.cz.



↓ Beskydy – přírodní rezervace Bílý Kříž

Beskydy představují část Stezky Českem, která vás nejvíce prověří. Nekonečné stoupání a klesání nedají příliš prostoru na odpočinek – zejména dvě královské etapy se třemi výraznými výstupy na Radhošť, Smrk a Lysou horu otestují vaši kondici. Náročnost cesty je však vyvážena mnoha nádhernými výhledy a nečekaným klidem, protože Beskydy stále patří k méně navštěvovaným místům. Celá etapa i celá Stezka Českem končí symbolicky na nejvýchodnějším bodě České republiky.

+ Popis: Klidný kout Beskyd je ideálním cílem pro všechny, kteří touží po přírodním útočišti. Rezervace Bílý Kříž je známá svou bohatou flórou a faunou včetně výskytu vzácných rostlin a živočichů.

+ Tip: Při putování v okolí Bílého Kříže vás čekají krásné výhledy do krajiny a klidné cesty mimo hlavní turistické trasy.



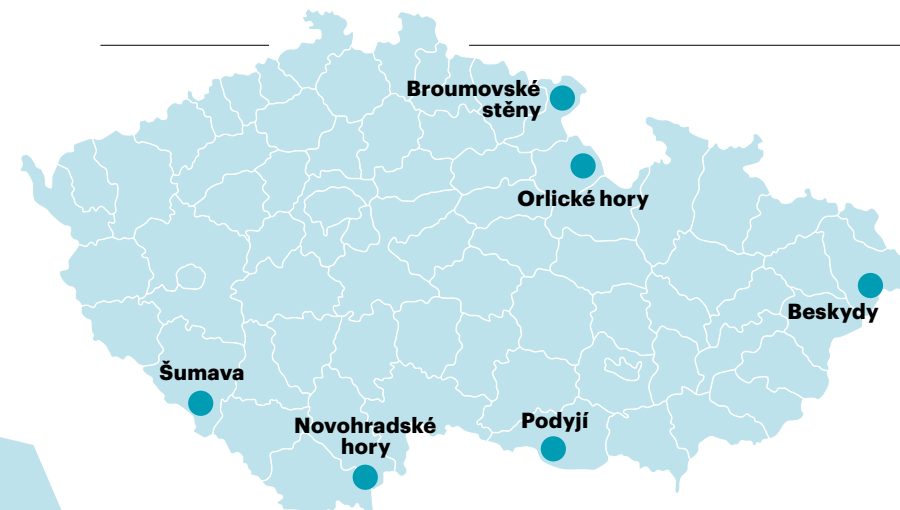
↑ Šumava – Jezerní slať a Poledník

Centrální část Šumavy patří k nejkrásnějším oblastem celé Stezky Českem. Provede vás zde přes působivé vrcholy, opuštěná místa i zaniklé vesnice, ale také do turistických center, jako je Modrava. Národní park Šumava vybudoval síť nouzových nocovišť, kde můžete přespát a další den pokračovat dál.

+ Popis: Úsek vás zavede přímo do srdce Šumavy, kde projdete

rašeliništi, horskými lesy a podél divokých potoků. Na trase minete Jezerní slať, kde můžete pozorovat vzácnou faunu a flóru, typickou pro šumavskou přírodu. Poté vystoupáte až na vrchol Poledníku, odkud se vám otevře celé šumavské pohoří.

+ Tip: Na vrcholu Poledníku můžete navštívit rozhlednu, která nabízí krásné panoramatické výhledy do širokého okolí.



↑ Broumovské stěny

Broumovská vrchovina poblíž hranic s Polskem je neprávem opomíjený kout České republiky. Přitom se jedná o místo výjimečné krásy, které si zaslouží pozornost každého milovníka přírody. Pokud hledáte klid, chcete se vyhnout masám turistů a takzvaně vypnout, není lepší volby. Stezka Českem vás provede nejen touto malebnou oblastí, ale také nedalekými Adršpašsko-teplickými skalami.

+ Popis: Jeden z nejkrásnějších přírodních koutů severovýchodu Čech. Pískovcové skalní útvary, hluboké rokle, tajemná zákoutí a malebné výhledy do krajiny – tahle etapa Stezky Českem nabízí klidnou turistiku, díky níž objevíte kouzlo relaxace v přírodě.

+ Tip: Určitě nevynechejte skalní vyhlídky v oblasti Broumovských stěn, jako jsou Modrý kámen či Slavenská vyhlídka, ale také další místa nabízející nádherný panoramatický pohled na celou Broumovskou kotlinu.

↓ Nenechávej stopy

Výraz Leave No Trace neboli Nenechávej stopy je filozofie, která patří ke všem dlouhým přechodům v přírodě. Jejím cílem je zachovat stezku v co nejlepším stavu i pro ty, kteří přijdou po vás.

1. Plánuj a připrav se předem: Seznamte se s předpisy a pravidly pro pohyb a pobyt v oblasti, kam se chystáte. Počítejte s možnými výkyvy počasí, chodte v menších skupinách a berte si s sebou co nejméně zbytečných obalů.

2. Chod a nocuj na odolném povrchu: Vybírejte si již existující tábořiště a nevytvářejte nová. Chraňte vodní zdroje a nocujte minimálně 60 metrů od jezer či potoků.

3. Neodhazuj odpadky, uklid' nepořádek: Jednoduše řečeno, co jste si přinesli, to si odnese. Pokud narazíte na černou skládku nebo větší nepořádek, nahlaste to skrze web ZmapujTo.cz. Kdykoli je to možné, použijte toalety. Pokud není jiná možnost, zahrabte exkrementy do jamky hluboké 15–20 cm a hygienické potřeby odnese s sebou.

4. Zanech vše tak, jak jsi to našel: Dívejte se, fotografujte, ale přírodních, kulturních a historických památek se zbytečně nedotýkejte. Nestavte si zbytečná přístřeší ani jiná improvizovaná posezení.

5. Minimalizuj vliv ohně: Pokud je táborák povolený, udržujte ho co nejmenší a použijte pouze spadané větve.

6. Respektuj volně žijící zvířata: Volně žijící zvířata pozorujte z povzdálí a svá vlastní mějte vždy pod kontrolou. Vyhýbejte se volně žijícím živočichům v době, kdy jsou zranitelní; během hnízdění, páření, vyvádění mláďat a také v zimním období.

7. Buď ohleduplný k ostatním návštěvníkům: Respektujte ostatní a dopřejte jim nerušený zážitek. Nechte vyniknout zvuky přírody, nekřičte a vyhněte se zbytečnému hluku.

↓ Sama na treku

Jste žena a máte obavy vyrazit sama? Autoři Stezky Českem mysleli i na to a připravili několik základních pravidel pro bezpečný a pohodový trek:

• Vědět znamená bezpečí

Není vůbec ostuda se pořádně připravit, naplánovat a uložit si trasu, případně si vypsát i jednotlivé body, na co se můžete po cestě těšit. Uvidíte, že vás to uklidní.

• Vyladěné vybavení pro královny hor

V nakupování jsme přece mistryně. Proto zainvestujte do kvalitního vybavení. Myslete i na celkovou váhu zavazadla, aby vám putování nebylo zbytečně nepříjemné.

• Elektronika nejen na selfička

Nepodceňujte stále nabitý telefon. Může vám zachránit život (a hezké fotky jsou jako bonus). Vezměte si tak náhradní nabíjecí kabel, powerbanku i solární nabíječku.

• Štěstí je skutečné, je-li sdíleno

Řekněte předem svým nejbližším, kam a na jak dlouho se chystáte. A i když čas vstupem do hor přestává existovat, snažte se podat jednou za čas alespoň krátkou zprávu, že jste v pořádku, živé, zdravé a spokojené.

• Ráno moudřejší večera

Neponocujte a najděte si místo na spaní ještě za světla. Také netlačte na pilu a kondičku budujte postupně a zlehka, pomalými, ale jistými kroky.

• V souladu

Zůstaňte bdělé a soustředěné. Příroda vám poskytne tu největší oporu, kterou můžete na takové cestě dostat. Stačí se tomu jen odevzdat a začít přijímat to, co nabízí.

↓ Novohradské hory – Kraví hora

Novohradské hory jsou částí Stezky Českem, která se může pochlubit největší koncentrací rybníků, potoků a říček. Pokud máte rádi jižní Čechy a vodní plochy, budete nadšení. Putování tímto krajem vám poskytne přesně to, co od tohoto místa očekáváte – klid, malebné výhledy, množství rybníků, říček a potůčků, a navíc příjemné kopečky, které spíš jemně lechtají, než aby výrazně potrápily. Zastavit se můžete téměř kdekoli – na stezce najdete řadu příležitostí k odpočinku a občerstvení.

+ **Popis:** Kraví hora sice nepatří mezi nejvyšší vrcholy Novohradských hor, její návštěva však určitě stojí za to. Nachází se zde bývalá vojenská hláska přestavěná na rozhlednu s veřejně přístupnou plošinou ve výšce 32 metrů, která nabízí úžasný rozhled nejen na okolní krajinu, ale i do Rakouska, a při dobré viditelnosti dokonce až na vrcholky Alp.

+ **Tip:** Nedaleko Kraví hory si můžete prohlédnout také nejznámější přírodní útvar Novohradských hor Napoleonovu hlavu.



→ Orlické hory – Divoká Orlice

Stezka v Orlických horách nadchne nejen milovníky historie a období druhé světové války, kteří ocení zdejší vojenské bunkry, expozice a pevnostní muzea, ale také ty, kteří hledají okouzující přírodu

a duchovní atmosféru. Na trase vás čeká poutní víska Neratov s unikátním barokním kostelem Nanebevzetí Panny Marie, známým svou prosklenou střechou, i romantické údolí řeky Divoké Orlice.

+ **Popis:** Oblast kolem řeky Divoké Orlice je méně známým pokladem České republiky. Tato přírodní rezervace je ideální pro zastánce klidu a nabízí možnost pozorovat vzácné druhy ptáků a rostlin. Řeka zde vytváří působivé meandry, které tvoří nádherné scenerie, přímo vybízející k pěší turistice.

+ **Tip:** Jestli hledáte místo na klidný, osamělý výlet, kde se můžete opravdu spojit s přírodou, okolí Divoké Orlice vám poskytne dokonalé zázemí pro načerpání sil a ničím nerušené chvíle.



↓ Podyjí – vinice Šobes

Víno a řeka Dyje – dvě hlavní lákadla, která vás budou provázet etapou Stezky Českem v Podyjí. Krajina, kde budou malé kopečky vítaným zpestřením, nabízí poklidnou turistiku s nefalšovanou jihomoravskou atmosférou. Dávejte však pozor na množství ochutnaného vína, aby se vám trasa nečekaně neprodloužila.

+ **Popis:** Na cestě Podyjím na vás čeká jedna z nejkrásnějších vinic celé země – Šobes, která v jedinečné harmonii spojuje romantiku

a víno. Šobes je díky svému výjimečnému umístění považována za jednu z top 10 v Evropě a její podmínky jsou srovnatelné s nejlepšími vinařskými lokalitami v údolí Rhôny nebo v Porýní. Díky unikátnímu mikroklimatu zde vinná réva získává mimořádnou kvalitu a osobitou chuť.

+ **Tip:** Šobes můžete navštívit kdykoli během roku, avšak od dubna do září máte příležitost ochutnat místní vína přímo v degustačním stánku a plně si tak užít zdejší neopakovatelnou atmosféru.



↓ Vybavení na Stezku Českem

Vybavení závisí na délce trasy, její náročnosti a ročním období. Pokud plánujete trasu s ubytováním, nemusíte si lámat hlavu se spaním v přírodě nebo vařením venku. Některé věci by vám ale nikdy chybět neměly.

Oblečení a obuv

- Nepromokavá bunda
- Odepínací kalhoty – stačí rychle oděpnout nohavice a kraťasy jsou na světě
- Mikina se zipem – rychleji napomůže s termoregulací
- Termoprádlo
- Tričko s krátkým rukávem
- Trekové ponožky
- Náhradní ponožky
- Spodní prádlo
- Trailová obuv – pozor, nezapomeňte si ji před cestou proslápnout

Batoh a ochrana vybavení

- Trekový batoh včetně obalu proti pro-močení
- Vodotěsné sáčky pro ochranu věcí v batohu

Hygiena a zdraví

- Obal na hygienické potřeby: Pokud si s sebou potřebujete vzít třeba dezinfekci či mýdlo, vyplatí se tyto věci sbalit do sáčku, aby vám obsah případně nevytekl do batohu.
- Lékárnička: Můžete si koupit již vybavenou, ale počítejte s tím, že ji budete muset doplnit o dostatečné množství dezinfekce, pinzety a pružná obinadla. Obsah lékárničky musíte dobře znát a umět ho použít.

Doplňky a bezpečnost

- Mobil, nabíječka a powerbanka
- Čelovka
- Trekové hole
- Sluneční brýle
- Krém na opalování
- Dostatečné zásoby vody a jídla

MARTIN MACÍK

Dakar je boj se sebou samým

t Helena Dostalová f MM Production

Vyhrát Dakar jednou je úspěch, obhájit titul je extrémní výzva. Martin Macík ví, co znamená jet nadoraz – fyzicky, mentálně i byznysově. Každý rok čelí nečekaným situacím, kde rozhodují vteřiny a odolnost. „Když se ocitneš uprostřed pouště, bez vody a bez pomoci, pochopíš, co v životě opravdu potřebuješ.“

Kdo je vlastně Martin Macík?

No ty jo! Jestli budou všechny otázky v podobném duchu, tak jsem úplně v háji. (smích) Upřímně, popsat se není úplně jednoduché. Jsem sportovec, workoholik, extrémně aktivní člověk a milující otec, který má poměrně málo času na rodinu. Každopádně dneska se vidím hlavně jako vítěz rallye Dakar.

Dokonce dvojnásobný. Jak těžké pro tebe bylo obhájit titul?

Obhajoba je mentálně mnohem větší tlak. Začátek je v pohodě, máš úžasnou motivaci, která tě žene dopředu, ale od třetího dne si říkáš: „Sakra, proč jsme tady?“ Bolí to, jsme nevyspalí, rveme se s trati,

s ostatními i sami se sebou. Letos jsme navíc od druhé etapy vedli, což je ještě horší, protože všichni na tebe tlačí a ty musíš vydržet až do konce. Vždycky je lepší být v roli outsidera, dohánět a překvapit než být ve vedení a ještě navíc obhajovat titul.

Pak asi pořád čekáš, že se něco může pokazit.

Přesně tak. Jsi neustále ve střehu. Dakar jedeš 14 dní. Kdyby to byl okruhový nebo jednodenní závod, je to v pohodě – máš náskok a věříš si. Pro mě to byl jeden z nejnáročnějších Dakará. Jestli emoce z vítězství loni přišly o něco později, tak letos to trvalo ještě déle.

Kdy sis uvědomil, že jsi vítěz?

V cíli předposlední etapy. Byla extrémně těžká v tom, že ji otevíraly kamiony, což není obvyklé. V praxi to znamená, že kreslíme stopu v tom nejtěžším terénu, kterým jsou duny. Měli jsme sice krásný dvouhodinový náskok, ale stačí jedna chyba a můžeme se převrátit. V cíli téhle etapy jsme cítili největší euforii z celého Dakaru.

Popravdě, než jsem viděla tvůj dokument, měla jsem o Dakaru a jeho náročnosti trochu jiné představy. V kabině kamionu jsi ale přikovaný k sedačce, zpočtený a vyčerpaný. Mívají lidé často zkreslené mínění o tom, co Dakar vlastně je?





Určitě. Když řeknu, že závodím s kamionem, mnozí si většinou představí chlapa, který jen točí volantem, jede po poušti rychlostí 80 km/h a pohupuje se na odpružené sedačce. Lidé sice tuší, že je to asi řehole, ale ve skutečnosti je to sport na úplně jiné úrovni, na který se musíš speciálně připravit. Jsme opravdu pevně připoutaní k sedačce, která nepruží, a všechny nárazy musíme společně s kamionem odpružit i my. A to bolí. Řídím 13 až 14 dní, skoro 10 000 kilometrů v extrémně náročném terénu. A k tomu mám brutálně vyčíženou hlavu. Schválně, kdy ses naposledy musela hodně soustředit?

Když jsem včera v noci jela z Brna a přšelo.
Přesně tak, čekal jsem, že řekneš řízení. Déšť je nepříjemný, špatně vidíš, hledáš, kde co je, sleduješ svoje okolí. A teď si to několikrát vynásob a přidej deset hodin k tomu. Tak moc mentálně náročné to je. Zároveň nás ale stres posouvá dopředu. Celou dobu jedu na hraně svých možností. Když udělám chybu, v nejlepším případě zničím auto, v nejhorším mě to může stát život. Celý Dakar jsem především soupeřem sám sobě, bojuju s vlastní hlavou. A pak je tu fyzická stránka - jsme zavření v kabině, je nám horko, potíme se, všechny svaly

nás bolí. Občas také musíme vyběhnout ven a zvednout 140kilové kolo. Tohle všechno dohromady vytváří vrcholový sport.

Dá se na Dakar připravit?
Fungování během Dakaru je úplně jiné než před ním. Není možné nasimulovat podmínky, které přijdou, ale po několika ročnících víš, co tvoje tělo potřebuje. To si musí každý najít sám. Musíš žít zdravě, nepodceňovat stravu, otužovat se, posilovat imunitní systém, dodávat tělu vitaminy a minerály. Druhá věc je pak fyzická, musíš cvičit. Nepotřebuješ mít obří svaly, důležitá je vytrvalost.

V Dakaru víc než kde jinde platí, že co tě nezabije, to tě posílí.

jezdci usnou a já řídím třeba 300 kilometrů po normální silnici.

Zdá se ti někdy o tomhle závodu?
Jo, typicky před startem, že se mi něco nedaří, nevyjde mi etapa, nevyhraju. Zdálo se mi taky, že jsem jel, najednou vyskočil, letěl vzduchem a věděl jsem, že spadnu a umřu. Pak se budiš strachy a nadáváš si, že k sobě tohle podvědomí vůbec pustíš.

Co ti Dakar přinesl do osobního života?

Úplně všechno. Myslím si, že mě postupně definoval. Jeho obtížnost mě mentálně posílila, posunula dál a otevřela mi oči v mnoha věcech, které bych jinak pochopil až časem. Jde o celou tvou bytost, o to, co v životě opravdu potřebuješ. Představ si - jsi uprostřed pouště, sama, bez vody, dehydrovaná, tělo vypovídá službu, musíš se postarat o auto, kolega kolabuje vedrem a ty nemáš na koho se obrátit. Tělo cítí ohrožení, musíš být fyzicky i mentálně připravená. V pětadvaceti se v takové situaci zachovat správně je téměř nemožné. Ale když se to stane jednou, pak znovu a znovu...

Tady víc než kde jinde platí, že co tě nezabije, to tě posílí. Děláš rozhodnutí, která možná nejsou tak dramatická, ale v tu chvíli jde o všechno. Je to hrubá lidskost, syrové zacházení sám se sebou, ať už na fyzické, nebo mentální

úrovni. A právě to tě posune dopředu. Když tím projdeš, jen tak něco tě nerozhodí. A stejný pohled si odneseš i do byznysu.

Chtěl bys tohle předat svým dětem?
Nepotřebuju, aby závodily, ale chtěl bych, aby byly odolné a šťastné.

Dostal ses k Dakaru díky tátovi, že?
Ano. Táta byl odmala ten typ, co pořád něco opravoval. Vyučil se tiskařem, po revoluci založil úspěšnou firmu, ale jeho vášní byly offroady. Postavil si Jeep a začal závodit. Já seděl na motorce už ve čtyřech letech. Přes tátovy offroadové závody jsem se dostal i k vlastnímu závodění. Táta vyhrával, vydělal nějaké peníze a rozhodl se zkusit Dakar jako amatér. Koupil starý dakarský speciál, s kamarády ho opravil a v roce 2003 vyrazil na svůj první Dakar. Tak to všechno začalo. Závodění bylo ale pořád jen koníček, tiskařská firma jela dál.

Od tiskárny ke stavbě závodních kamionů pod vlastní značkou MM Technology je velký skok...
Trvalo to 20 let. Táta si všim prošel po technické stránce. Já se zapojil v roce 2009 jako navigátor na menších soutěžích. V roce 2010 skončil táta na Dakaru čtvrtý a rozhodl se pověsit závodění na hřebík. Já jsem od roku

2013 navigoval a o dva roky později sám závodil. Pak začal boj o finance. Sháněli jsme sponzory, táta investoval svoje úspory. Peníze z výher? Žádné.

Bez konkurence nemá vítězství takovou hodnotu

Jak vznikla myšlenka vyrábět vlastní závodní kamiony?

Dlouho jsem tátu přesvědčoval. Věděli jsme, že umíme stavět dobré stroje. Stačilo doladit detaily a pustit se do toho naplno. Táta měl nápady, společně jsme vyvinuli kamion a rozhodli se vytvořit značku MM Technology. Nevíš, jak to dopadne, dokud to nezkusíš. A pak přišly první objednávky. Dnes máme dvě až tři ročně, stavíme kamiony jako na běžícím páse. Jsme největší tým na Dakaru a jediný výrobce závodních kamionů na světě. A paradox? Ani jeden z nás není strojař.

Ale strojaře přece potřebujete.

Samozřejmě. Máme tým konstruktérů, mechaniků, elektrotechniků. Jsme malá rodinná firma, ale kamiony, které stavíme, jsou mistrovská díla. Nejde jen o výkon, jsou i krásné. Takové auto chceš do muzea, ne ho ničit.

Jak vypadá kamion po závodě?

Je úplně v háji. Odrbaný ze všech stran. Ale klienti chtějí servis, náhradní díly, podporu na Dakaru. Takže je to skvělý byznys.

Mezi první sedmičkou jste letos měli pět kamionů. Vytváříte si vlastní konkurenci?

Už nejsme jen závodní tým, který chce vyhrát Dakar. Budujeme značku. Ukažujeme, že s naším kamionem se Dakar dá vyhrát.

A kdyby s vaším kamionem vyhrál někdo jiný?

Jednoznačně bych měl radost.

Proč je pro tebe konkurence tak důležitá?

Bez konkurence nemá vítězství takovou hodnotu. Ale nejde jen o to. Sdílím zkušenosti, v Česku jsem takový ambasador Dakaru. Organizuju akce, pomáhám týmům s marketingem, fotkami, videi. Chci, aby u nás měl Dakar hodnotu - protože závodit tam stojí obrovské peníze.

Jaké to je, radit starším závodníkům?

Divné. Kdybych nevyhrál, asi bych to nedělal. Nemůžeš říkat, že jsi nejlepší, když nejsi. Ani teď nejsem nejlepší z nejlepších, ale vyhrál jsem Dakar. Závodníci za mnou začali chodit sami, což mi ukázalo, že mám co předat.

Když jsem se tě na začátku rozhovoru ptala, kdo je Martin Macík, měla jsem na mysli i mnoho tvých byznysových rolí. Máš mediální agenturu a teď právě sedíme v tvé pražské kavárně Pilot Café. Jak tě to napadlo?

Asi nebudu lhát, že hlavní důvody byly dva. Za prvé, moje žena dělá v gastru od 15 let a prošla si celou cestu od servírky po manažerku několika kaváren. A za druhé, já jsem chtěl zkusit lokální marketing. Celý život jsem dělal online, ale lokální marketing je něco jiného. Chtěl jsem pochopit, jak funguje práce s reálnými zákazníky, jak přilákat lidi do kamenného podniku. Tak jsme otevřeli první kavárnu, pak druhou a teď uvažujeme o dalších. Ale musím poznamenat, že kavárna vznikla před sedmi lety, tedy v době, kdy moje ostatní aktivity nebyly zdaleka tak rozjeté.

Co ti to přineslo? Gastronomie je přece úplně jiný svět než motorsport.

Přesně tak, ale naučilo mě to vážit si lidí i peněz. V motorsportu řešíme obrovské částky, ale v gastru obracíš každou korunu. A taky mě to vrátilo nohama na zem. Když jsi celý život v motorsportu, tak ti Dakar přijde normální. Kavárna je něco jiného - řešíš úplně běžné věci. Navíc jsem si uvědomil, jak velký rozdíl je mezi online a offline marketingem. Online můžeš cílit na konkrétní publikum, měřit výsledky, ale když chceš přivést lidi do kavárny, musíš budovat komunitu, nabídnout jim něco, kvůli čemu se budou vracet. Tohle jsem se musel naučit.

Je nějaká vlastnost, kterou si neseš napříč všemi svými rolími?

Cílevědomost. ●

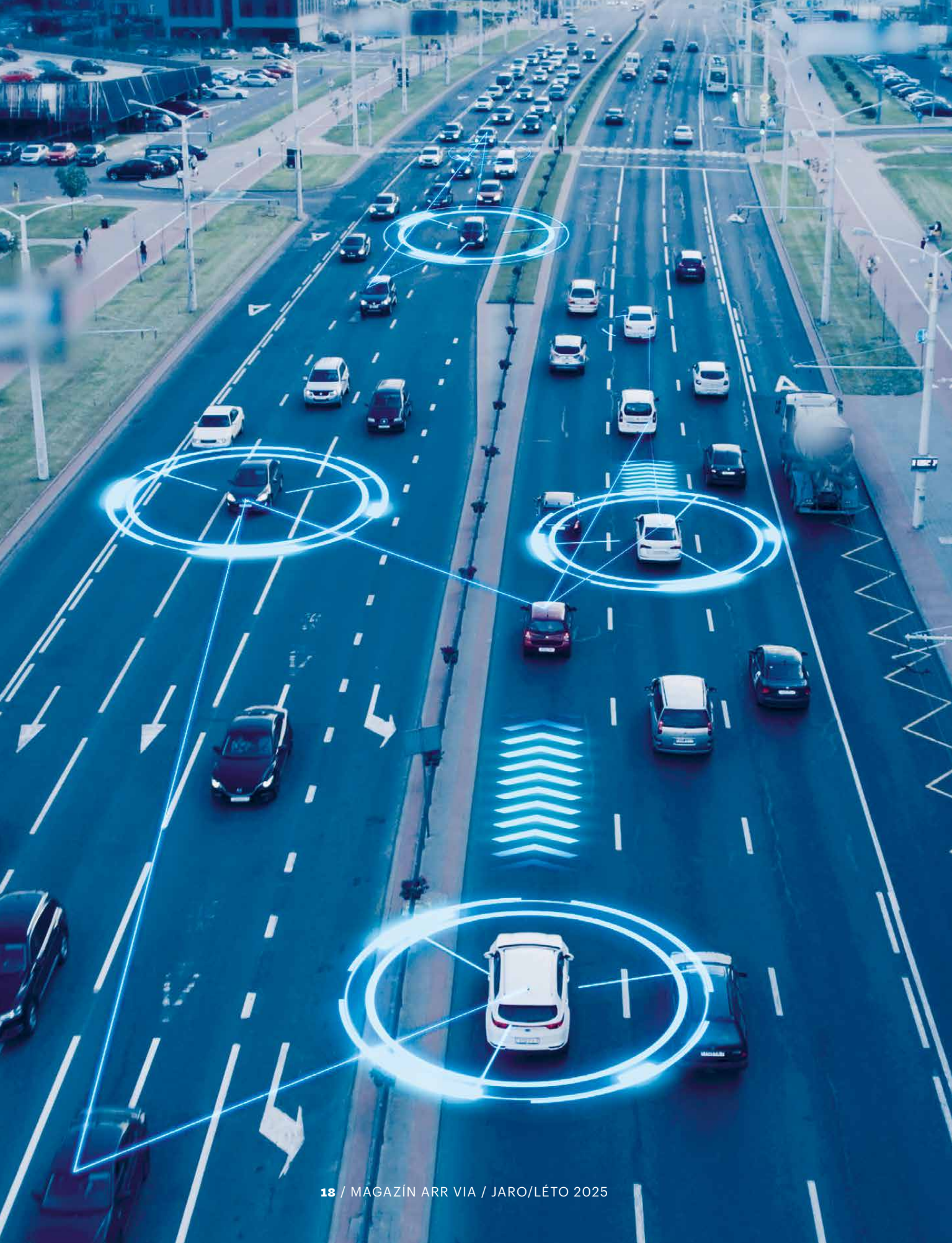
Martin Macík

Závodník a podnikatel. Jde si za svým cílem a nebojí se riskovat. V roce 2013 poprvé startoval na Dakaru jako navigátor, o dva roky později už usedl za volant. Od té doby vyhrál několik závodů a v roce 2024 si splnil sen - získal své první dakarské zlato, které v roce 2025 obhájil.

Je spoluzakladatelem a jezdcem týmu **MM Technology**, kde nejen závodí, ale také vyvíjí špičkovou závodní techniku. Za své výkony získal **Zlatý volant** za sezony 2020, 2021, 2022 a 2024.

Kromě motorsportu se věnuje také marketingu a organizaci akcí. Stojí za projekty **MM Production**, **MMP Photo**, **MMP Video** a talk show **Posedlí Dakarem**. Když nezávodí, můžete ho potkat v jeho kavárně **Pilot Café** v Praze.





TECHNOLOGIE

Autonomní provoz nadosah i v Česku

📍 Ondřej Kubala 📍 AŽD, Ondřej Kubala, shutterstock.com

Dopravu v Česku čeká pořádný skok do budoucnosti. Auto, které odjede značný kus cesty za vás, zatímco vy si budete v klidu užívat výhled z okna. Na volant sáhnete až ve chvíli, kdy vám vůz sám oznámí, že už je na něj situace příliš složitá. Možná vás překvapí, že přesně tohle už v první půlce letošního roku začali projednávat poslanci a zákonná úprava pro autonomní auta se blíží do Česka.

A nejde jen o auta. Už letos na jaře vyjede na malé lokálce kousek od Jičína také automatický vlak, který bude řídit sám za strojvedoucího. Vyzkoušet ho můžete v letošní turistické sezóně na trati z Kopidlna přes Dětenice do Dolního Bousova.

Ale to stále není vše. Do české dopravy totiž vstupuje i další novinka - poplávkové autobusy. Nebudou vázané na pevné trasy a jízdní řády, ale operativně propojí jen ty zastávky, odkud a kam chtějí lidé skutečně jet. To, co ještě nedávno znělo jako sci-fi, se letos stává realitou i na českých silnicích a kolejích.

Ruce v klíně, mozek v pohotovosti

Na jaře začali poslanci projednávat zákon, který umožní vstup autonom-

ních technologií do našeho silničního provozu. Auto, kterému můžete předat na dálnici řízení a ono za vás jede v pohodě dalších sto kilometrů, si dnes už koupit můžete. Jen ho ovšem podle zákona nesmíte nechat řídit. Zatím. Podle nových pravidel, která by měla platit od 1. ledna 2026, budou smět řidiči na českých dálnicích, které mají v jednom směru dva či více pruhů, předat řízení autopilotovi za podmínky, že budou připraveni kdykoliv jízdu zase převzít. Stát popisuje český koncept jako „nohy mimo pedály, ruce v klíně, oči mimo silnici a mozek v pohotovosti“.

„Bude to legální. Potřebujeme, aby se tyto moderní inovativní systémy vyráběly u nás v Evropě. Je jedno, jestli budete mít novou škodovku, BMW, nebo třeba Renault. Vozidlo samo rozpozná, kdy by mohlo převzít odpovědnost za řízení, a tuto možnost vám nabídne.

V okamžiku, kdy potvrdíte, že předáváte odpovědnost za řízení vozidlu, můžete se myšlenkami věnovat něčemu jinému, než je cesta samotná,“ řekl letos začátkem roku v podcastu webu Zdopravy.cz ministr dopravy Martin Kupka. Podle něj ale musí řidiči stále dávat pozor, protože ve chvíli, kdy vozidlo vyhodnotí, že situaci samo nezvládá, vyzve je, aby řízení převzali zpět. A od té chvíle bude odpovědnost opět na nich.

V praxi to bude znamenat, že když auto řízení převezme, ponese odpovědnost za cestu výrobce. Okamžik předání odpovědnosti pak bude muset auto přesně zaznamenat jak v čase, tak v geografických souřadnicích. A důležité bude i pravidlo deseti sekund. Z návrhu vyplývá, že osoba na sedadle řidiče bude mít na převzetí řízení po vyzvání vozidlem právě deset vteřin. Pokud to



neudělá, vůz zastaví u krajnice a vyšle nouzový signál. Česko se hodně inspirovalo legislativou ze zahraniční, třeba z Německa. Zákon by měl být účinný se začátkem příštího roku, a budeme tak patřit k prvním státům Evropy, které mají jasná pravidla pro autonomní auta. To ale ještě neznamená, že se začátkem příštího roku začnou masivně brázdít české dálnice. Je to spíš jasný signál výrobcům, jak má jejich auto fungovat, aby splnilo české podmínky. A jak rychle českou legislativou definované systémy výrobci otestují, nasadí a nabídnou v autech zákazníkům, jasné zatím není. Zdržovat to ale určitě nebudou, poptávka je velká.

Motoráčkem, co sám řídí, do Dětenic

To vlakem, který řídí za strojvedoucího, se svezete už letos na pomezí Středočeského a Královéhradeckého kraje. Léta nevyužívanou trať Kopidlno – Dolní Bousov koupila společnost AŽD Praha, vytvořila z bohem zapomenuté lokálky moderní laboratoř pro testování automatických vlaků a začátkem letošního dubna zde rozjela vlastní turistickou linku, která bude vozit cestující až do října. O letních prázdninách se svezete denně, jinak bude linka fungovat o víkendech. „Autonomní vlak bez strojvedoucího pojedje na této lince každý první víkend v měsíci a o prázdninách vždy celý první týden v měsíci,“

napsal na Facebooku ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle. V ostatní dny tu bude jezdit běžný vlak se strojvedoucím.

A jak takový autonomní vlak AŽD vypadá? Nečekejte žádný Šinkansen, je to stará dobrá osmsetdesítka, tedy československý motorák, který vypadá jako malá krabíčka na kolejích, jež známe všichni z dětství. Jen nebude červený, ale modrý a bude pořádně nadupaný technologiemi. Na jeho palubě bude samozřejmě i personál, připravený v případě jakéhokoli problému převzít řízení.

Na trati se nachází také stanice Dětenice se zámek a středověkou krčmou, kde se k vám sice nebudou chovat moc hezky, ale zato se tu skvěle najíte, a pokud nejste moc velcí citové, tak i pobavíte. Je to častý cíl turistů. V Dětenicích je zároveň technologické zázemí celé železniční laboratoře, kde se netestuje jen autonomní vlak, ale i nejmodernější železniční zabezpečovací zařízení.

Autobusem cik cak podle přání cestujících

A ještě jeden důležitý fenomén musíme zmínit. Poptávkovou dopravu. Představte si autobus, který nejede podle linkového jízdního řádu, ale řídí se počítačovým algoritmem, jenž mu na základě online objednávek cestujících naplánuje optimální trasu. Jede zkrátka tam, kam lidé v daný okamžik potřebují. Možná to zní jako sci-fi, ale

letos se i tahle vize v Česku stane realitou. Respektive – realitou už částečně je, ale v nadcházejících měsících začne fungovat ještě lépe.

S poptávkovou dopravou už experimentují první kraje. Nejrozsáhlejší zkušební provoz najdete v okolí Českého Brodu. Loni v srpnu zde Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK) spustila pilotní projekt služby PID Haló. Večer zde osmimístné mikrobusesy navazují na vlakové spoje a vozí cestující z českbrodského nádraží do okolních obcí – nebo zpět. Jejich výhodou je, že vyjíždějí jen tehdy, když je o ně skutečně zájem. Jsou malé, jezdí za běžný tarif, takže výrazně levněji než taxi. Nejjednodušší způsob, jak si spoj objednat, je přes mobilní aplikaci.

Tento koncept dopravy nepracuje s fixními trasami, jízdními řády ani pevnými časy odjezdů jako klasická linková doprava. Naopak – umožňuje dynamicky plánovat trasu přesně podle aktuálních potřeb cestujících.

Zájem o službu se ukázal tak velký, že dva mikrobusesy brzy přestaly stíhat a začaly odmítat v průměru 18 procent všech objednávek. Na začátku letošního roku proto vyjely do terénu další dva vozy. „Největší poptávka je mezi 21. a 22. hodinou. V pátky je ale znatelně vyšší poptávka i okolo 23. hodiny. Směrově je zájem relativně rovnoměrný. Dlouhodobý průměr je 33 cestujících za večer. Standardně jsou nejslabší pondělky a nejsilnější pátky,“ popsal první výsledky zkušebního provozu Lukáš Kubálek z IDSK, který má rozjezd projektu na starost.

Ve skutečnosti ale není od samotného začátku systém tak flexibilní, jak by bylo potřeba. Problém je v zákoně, který neznal pro linkové autobusy či mikrobusesy dosud nic jiného než kla-

sický jízdní řád s pevně danou trasou a posloupností zastávek. Poptávková doprava je sice oproti běžným linkám výrazně operativnější a algoritmy skutečně dokážou trasu sestavit dynamicky podle aktuálních objednávek cestujících, jenže provozovatel i tak musí vyjít vstříc zákonu. Znamená to, že mikrobusesy mají od začátku několik pevně stanovených tras, po kterých se striktně pohybují. Ačkoliv to cestující nijak nepocítí, systém je tak formálně stále svázan.

Tohle by mělo skončit s letošní novelou zákona o silniční dopravě od 1. července 2025. Ta přinese mikrobusesům naprostou volnost pohybu, tedy i možnost sestavit mnohem více variant trasy, po kterých mohou jezdit. Nově bude možné také nabírat cestující mimo tradiční zastávky, například přímo na rohu jejich ulice. Poptávková doprava tak bude postupně nacházet uplatnění všude tam, kam už nedává smysl posílat velké autobusy kvůli několika lidem v malých vesnicích.

Ať už patříte mezi příznivce veřejné dopravy, anebo milujete svoje auto a těšíte se, že vjedete na dálnici a sundáte ruce z volantu, letošek bude v české dopravě skutečně rokem velkých změn, které nás posunou dopředu. ●



doprava budoucnosti

Centra měst chystají pro autonomní auta řadu specialit

Umělá inteligence nás ovlivňuje čím dál víc a převzít za nás umí už i řízení auta. „Pořád ale nejde o život. O ten půjde ve chvíli, kdy se utrhnou ze řetězu čtyři pomatení robotičtí vojáci. Umělé inteligence bych se zatím nebál,“ říká vědec a profesor z pražského ČVUT Jiří Matas.

Mnoho věcí v běžném životě, od placení parkování až po rozpoznání obličeje v telefonu, je výsledkem vaší práce. Jak se posouvá vývoj v oblasti počítačového vidění?

Rozpoznáváním obličejů jsem se zabýval hned po doktorátu v roce 1995, čtením SPZ asi od roku 2003. Obě tyto věci jsou nyní vyřešené tak kvalitně, že stroje jsou lepší než lidé. Úlohy, na které si věda troufá v oblasti AI, jsou těžší a těžší, a řešení jsou na takové úrovni, že jsme si na ně zvykli, běžně je používáme a většinou nám nepřijdou zázračná.

Jak je to u autonomních vozů?

S auty je problém, když vznikají nezvyklé situace, anomálie, které nikdy nikdo nezaznamenal. Třeba si můžeme představit, že se na ulici zřítí semafor, což se v žádné datové sadě dosud neobjevilo. Nebo auto převáží pohovku, ta najednou spadne a auto jedoucí za ním musí reagovat. Podobné situace je sice možné vygenerovat a nasimulovat, ale jak projít vše, co by se potenciálně mohlo stát?



↑ Waymo, San Francisco

Může to zkomplikovat déšť nebo mlha?

S deštěm je to tak, že nemusím snímat auto v dešti v každé situaci. Stačí posbírat dvojice obrázků téže scény, za deště a za sucha, naučím se transformovat z jedné domény do druhé a potřebná data pro podmínky jako déšť vygeneruji. Podobné to je se sněžením nebo mlhou. Podobných dat je k dispozici hodně, například ze statických kamer, které snímají dopravní situace na křižovatkách.

Česko chce zatím povolit od ledna příštího roku autonomní auta za přísných podmínek na dálnicích. Jak bude ale těžké naprogramovat auta později na provoz v centrech měst?

Například Prahu jsme snímali ve spolupráci s automobilkou, s níž už téměř dvacet let spolupracujeme na vývoji autonomních vozů. Existuje řada místních specialit, jako například tramvajové ostrůvky, křížení silnice s tramvajovým pásem, auto musí jet na kolejích, nebo se koleje naopak oddělují, máme kostky, křivolaké uličky. Není také úplně jednoduché určit, kde v některých místech v centru končí chodník a začíná prostor, kudy smím jet. I pro řidiče může být centrum města občas výzvou.



NÁVĚSTIDLA

Může jet vlak na červenou?

Nebudeme vás dlouho napínat. Odpověď na otázku v titulku zní: Ano, ale má to své podmínky. Železniční návěstidla – možná byste laicky řekli „semaforey“, ale to by vás železničáři hnali, protože semaforey patří jen na silniční křižovatky – jsou o poznání složitější a pracují s větším množstvím barev než ta silniční. Podívejte se s námi, jakými světelnými pokyny se řídí strojvedoucí vlaků. Může se vám to hodit třeba ve chvíli, kdy budete sedět ve vlaku, dívat se z okýnka a přemýšlet, proč ještě nejedete. A až budete míjet návěstidlo, kde svítí červená, a vlak přesto pojede dál, nepropadnete jen tak panice. Budete vědět, že i to může být za určitých okolností zcela v pořádku.

Ondřej Kubala Správa železnic

Než se ale podíváte na obrázky, mrkněte s námi na pár odborných detailů, bez kterých vám barvy na návěstidlech nemusí dávat smysl.

Největší změnou, která vás možná překvapí proti semaforům silničním, je fakt, že návěstidla na železnici nepředepisují vlaku jen to, zda smí, nebo nesmí, ale i jak rychle může jet. Jde totiž o rychlostní návěstní soustavu. A kombinace barev strojvedoucímu řekne obojí. Návěstidlo může mít až pět barevných světel pod sebou a k tomu ještě dole příčné světelné pruhy nebo také svítící číslice, které strojvedoucímu určují, jakou rychlostí smí kolem návěstidla a přes přilehlé výhybky jet.

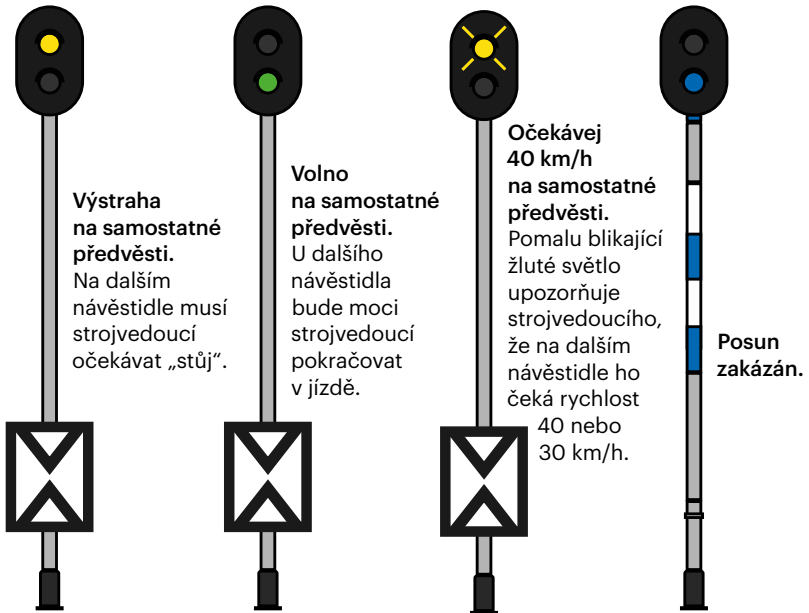
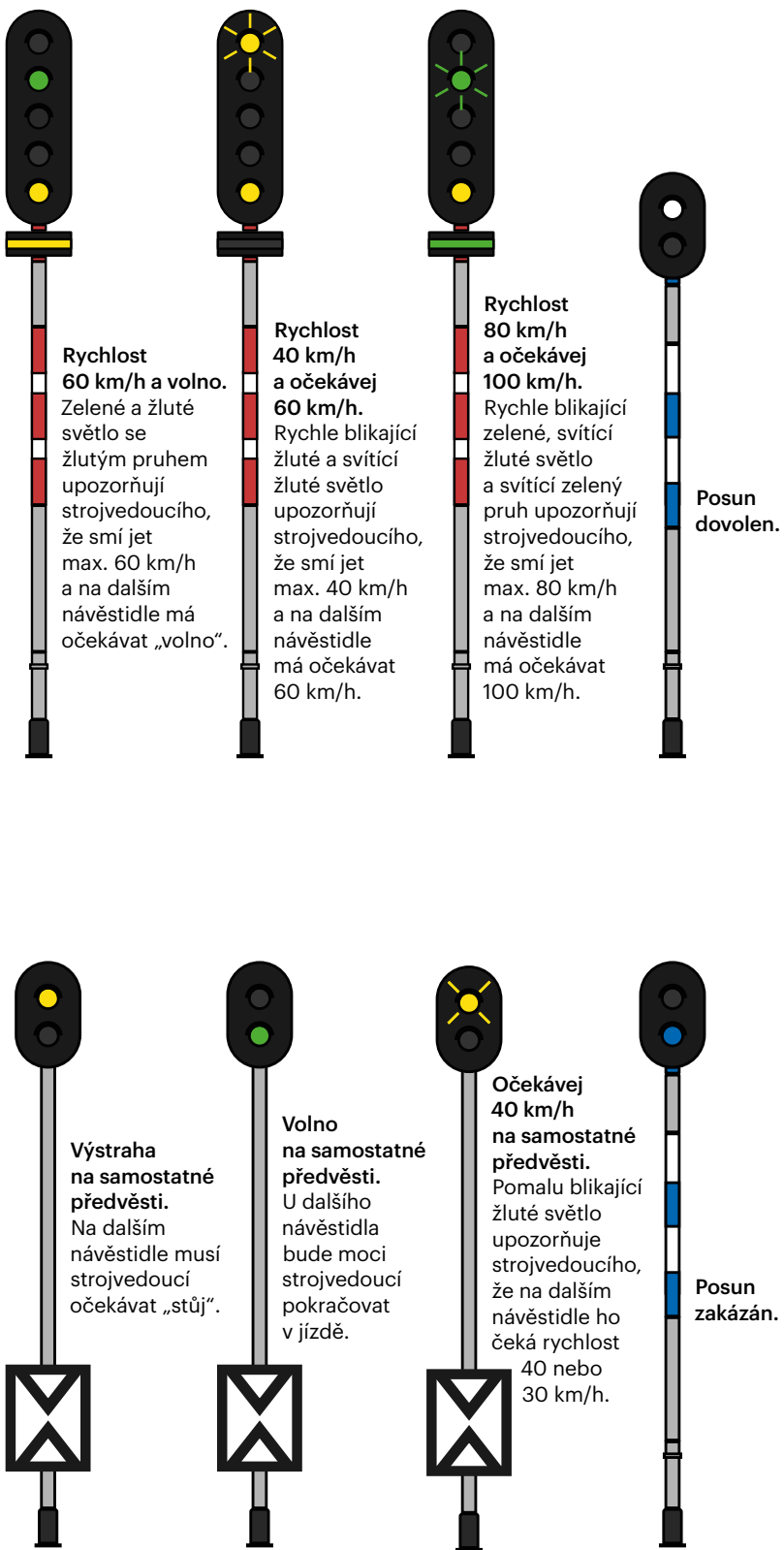
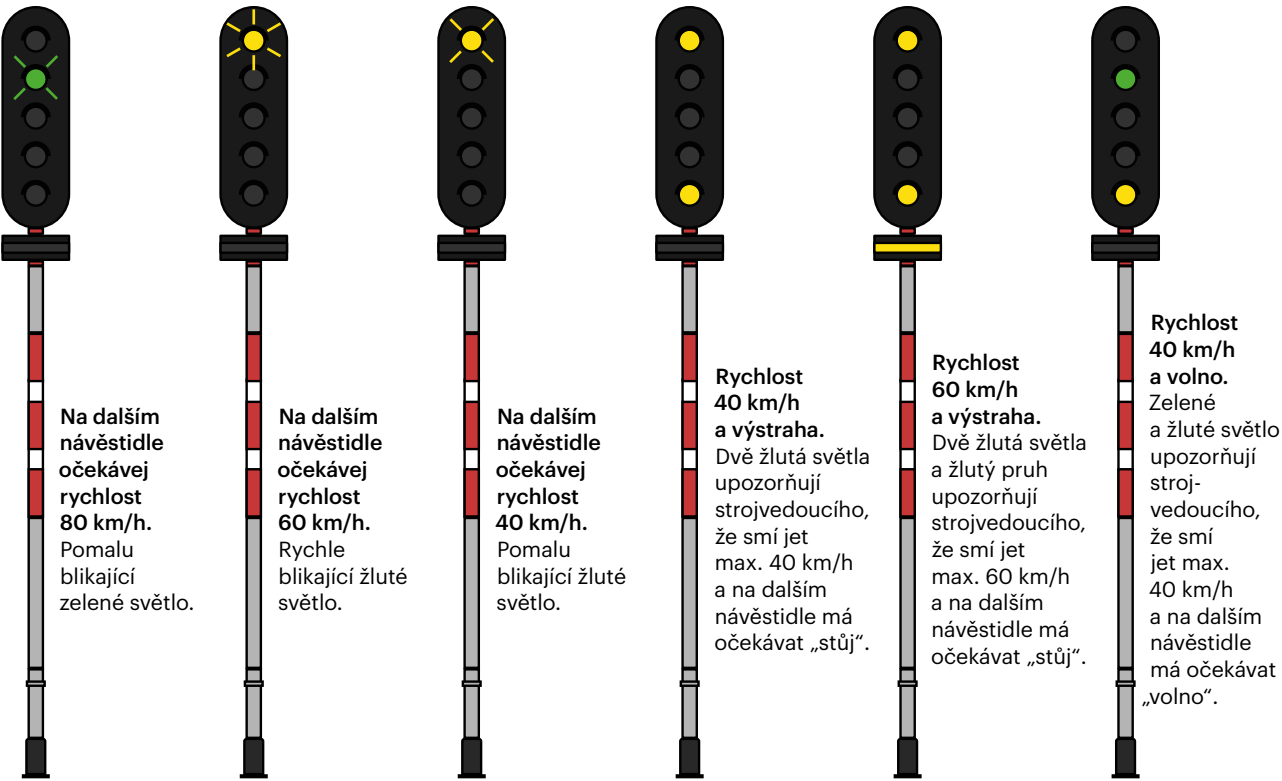
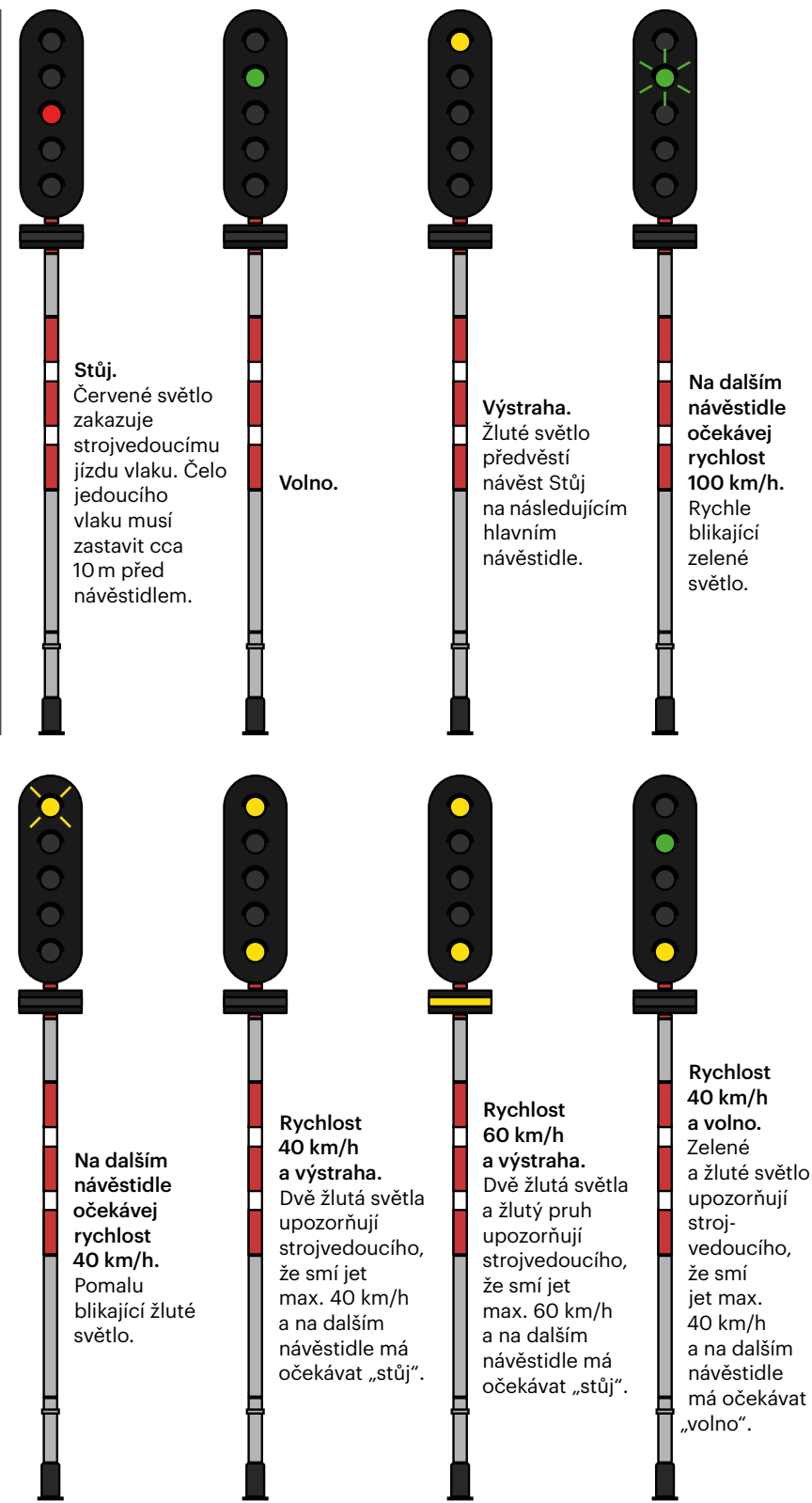
Je pomyslně rozděleno na dvě části. Horní skupina světel dovoluje či zakazuje jízdu (případně strojvedoucího informuje, co má čekat na dalším návěstidle, o tom za chvíli). Spodní sestava včetně světelných pruhů pak zpřesňuje dovolenou rychlost.

Tím se dostáváme k druhé zajímavosti. Vlak na kolejkách brzdí z plné rychlosti mnohem déle než auta na silnici. Jsou mnohonásobně těžší a ubrzdit rozjetý vlak není legrace. Proto se na dráze používá předvěstí. Návěstidla vám ukazují nejen to, jestli smíte jet, nebo ne, ale také co bude na návěstidle následujícím. Jestli máte už začít brzdit, protože tam bude červená či

snížená rychlost, nebo jestli můžete jet s vlakem naplno, protože před sebou máte volno.

A pak je tu ještě rozdíl mezi vlakem a posunem. Posun znáte z nádraží – například když lokomotiva objíždí stojící soupravu, aby se připojila k vlaku z druhé strany, nebo když se rozřazují nákladní vozy. Posun se řídí speciálními pravidly i barvami na návěstidlech, poznáte je podle kombinace modré a bílé barvy. A zatímco návěstidla pro vlak jsou označena červeno-bílými pruhy, ta pro posun modro-bílými. Návěstidla pro posun se velmi často nachází nízko u země, ne na vysokých stožárech.

Podívejte se s námi na základní přehled, jakými barvami na návěstidlech se strojvedoucí řídí. Zdaleka nejde o vyčerpávající kombinaci. Jednoduchý obrázek o tom, jak to funguje, si však snadno uděláte.



A jak je to s tou červenou, o které píšeme na začátku? Vlak smí v některých případech skutečně jet i na červenou. Jednou z takových situací je okamžik, kdy návěstidlo nikdo neobsluhuje. V takovém případě může strojvedoucí dostat například písemný rozkaz, že smí pokračovat i na červenou. Další situací může být červená na návěstidle takzvaného autobloku. To je jeden ze způsobů zabezpečení hlavních tratí. Návěstidla autobloku rozdělují trať na oddíly a automaticky na ní řídí provoz tak, aby v každém oddíle byl jen jeden vlak. Má to svoje výhody, oddíly jsou vcelku krátké, a tak tudy může projet hodně vlaků v krátkém čase za sebou. Pokud má strojvedoucí na návěstidle autobloku červenou, musí zastavit. Ale pak se smí opatrně rozjet a pokračovat dál. Ale jen tak rychle, aby zvládl před jakoukoliv překážkou (například před vlakem, stojícím v oddíle před ním) včas zastavit. Platí to ale jen v případě, že takové návěstidlo neplní funkci krycího návěstidla, ale to už bychom zacházeli do příliš velkých detailů.

Pokud jste odborníci, nechtejte nás prosím za slovo. Předpisy jsou do detailu samozřejmě mnohem složitější. Tento článek chce jen pootevřít zájemcům zjednodušený pohled, jak to vlastně chodí. Tak šťastnou cestu.

Chcete si vyzkoušet, jestli jste fungování návěstidel porozuměli? Nalistujte na stranu 53. ●



Za chutí i atmosférou do nejlepších českých nádražek



1. díl

t vágus.cz
f archiv vágus.cz

Vydejte se s námi na gurmánskou cestu po kolejích české železnice. Redakce blogu vágus.cz pro vás připravila sérii článků o nejlepších nádražkách v Česku. Začínáme výběrem těch, které jsou ideální pro jarní a letní cestování. Spojují originální atmosféru s klasickou českou kuchyní, nabízejí příjemné posezení na zahrádce nebo jsou skvělým výchozím bodem pro výlety do okolí. A pokud jste si mysleli, že koncept vývařoven s hotovkami už je přežitý, rádi vás vyvedeme z omylu.

↑ Jedlová

„Zaplivaná hospoda, kde mají jen pivo,“ pronesl kdysi o nádražce na Jedlové jistý kluk z Prahy. Dotyčný může být rád, že česká vláda nakonec nenavrhl žádný zákon proti dezinformacím – pivo se zde sice čepuje, o zaplivanosti by se však dalo úspěšně polemizovat. A především: pokud by zdejší restaurace potřebovala chytlavější název, klidně by to mohl být Ráj hotovek. Guláš, výpečky, vrabec, kachna, plněné knedlíky – soupiska české gastronomické reprezentace je tu takřka kompletní. Jen kdysi populárního španělského ptáčka už si o víkendech nedáte.

Nádražka na Jedlové však žádný rebranding nepotřebuje. Tato železniční, turistická i cyklistická křižovatka

bývá pravidelně narvaná až po strop a v létě se pomalu stojí fronta i na místo na přilehlé zahrádce. „Ona ta stanice je vlastně výjimečná tím, že tu nic není,“ směje se bývalý dlouholetý vedoucí Ivan Hrdlička. Pravda, nádraží leží uprostřed lesa, jmenuje se podle kopce a nevede k němu ani udržovaná pozemní komunikace, právě proto se zde ale rádi zastavují úplně všichni, kdo do tohoto kouta Lužických hor zavítají.

Podnik je otevřený denně od 9.15 do 21.00, a kdyby ani to nestačilo, můžete na Jedlové i přespát. Už několik let totiž v prvním patře nad restaurací funguje penzion. Nejslavnější český šotouš Jaroslav Rudiš sem jezdí na spisovatelské rezidence, vy můžete třeba na prodloužený víkend.



↑ Praha-Dejvice

Než vás v autošколе pustí do ostrého provozu, kroužíte kolem parkoviště. Medici nejprve krájejí do mrtvol, děti zkouší vaření s nádobíčkem pro panenky a podobný trenažér existuje i pro začínající objevitele železniční gastro-nomie – říká se mu dejvická nádražka.

Pravděpodobně nejnámější nádražní restauraci v Česku vynesl slávu nejen nepopíratelný genius loci, ale především centrální lokalita v pražských Dejvicích poblíž zastávky Hradčanská. Díky této unikátní poloze se pro Nepražáky může stát výchozím bodem k objevování krás i nástrah metropole. Umístění takřka v centru však láká i ty, kteří pro jistotu neopouští Prahu či bůhvíproč nejedou vlakem. Pro všechny se tento podnik může stát oním trenažérem a prvním krůčkem na cestě za dalším železničním dobrodružstvím.

Dejvická splňuje všechny atributy, které by správná nádražka měla mít. Najdete tu příjemnou venkovní

zahrádku, na které je hlava na hlavě už v mrazivých předjarních večerech. Komu by byla zima či mokro, může se přesunout do prostorného a tak akorát zašlého interiéru, kde se vedle běžné hospodské zábavy často konají různé koncerty a jiné kulturní akce – za zmínku určitě stojí bujaré oslavy fanoušků krále televizních hlasatelů Miloše Frýby.

Otevřeno je každý den od poledne do půlnoci, za lidové ceny je k dostání pivo, nealko i paleta tradičních lihovin. Komu by vyhládlo, může zakousnout klobásu, hermelín, utopence či chroustat suché pochutiny. A až dopijete, dojdete a dozpíváte, můžete rovnou nasednout na vlak směrem k nekonečným dálavám a dalším útulným občerstvovnám.

→ Turnov město

Zlatá stezka Českého ráje měří celkem 119 kilometrů, je značená červeně a spojuje snad všechna významná turistická místa na jeho území. Začíná

v Jičíně, končí v Mladé Boleslavi a klikatí se přes Kozákov, Malou Skálu, Turnov, Hrubou Skálu, Trosky, Kost i Drábské světničky. Ale věřte nebo ne, přímo na její trase dnes leží jen jedna jediná nádražka. A najdete ji ve stanici, o jejíž existenci jste doteď možná netušili: Turnov město.

Na hlavním nádraží v Turnově, významném železničním uzlu, kde se kříží tratě z Prahy, Liberce a Mladé Boleslavi, se v posledních letech děly věci. Rekonstrukce odnesla okénko s rychlým občerstvením, z jedné nádražky udělala knihovnu a místo té druhé dnes najdete asijské bistro. Sice dobré, ale k rodinnému výletu s řízkem v plechové krabici to úplně nesedí. Podobně se to má s nedávno otevřeným Cafe Depo, které se nachází poblíž severozápadního liberecko-boleslavského zhlaví.

V Turnově ale existuje ještě jedna železniční stanice. Je to sice jen zastávka, navíc na trati, která na hlavní nádraží musí zajíždět úvratí, zato si můžete být jisti, že zde hovoří jazykem, kterému rozumíte.





Restaurace U Zastávky nedávno dostala novou fasádu v lososové barvě, která krásně ladí s protější nádražní budovou. Jinak se tady ale moc věci nemění. Každý den všechny stoly obsazené, každý den čtyři hotovky za příznivé ceny a jedno polední menu za cenu ještě příznivější. Jak je navíc v tomto kraji zvykem, každý pátek se v hospodě koná řízkobraní. A z turnovského hlaváku to vlastně není ani tak daleko. Podnik má jen jedinou chybičku. Otvíráčka 9.00–15.00 pouze ve všední dny se s nedělním výletem na Valdštejn a Hrubou Skálu příliš nepotkává.

Staré Město u Uherského Hradiště

Z jedné strany dálnice, z druhé průmyslová zóna. Nádraží ve Starém Městě nijak nezastírá, že jde v první řadě o důležitý dopravní uzel. Nasednout tady ovšem můžete na vláček nejen do sousedního Uherského Hradiště, ale třeba i do lázeňských Luhačovic nebo na koupáčku do Ostrožské Nové Vsi. Byla by ale škoda opomenout



i samotné Staré Město, protože právě tady se vám otevře brána do historie celé jižní Moravy.

Oblast na pravém břehu řeky Moravy byla prakticky nepřetržitě osídlena už od pravěku. Je taky docela dobře možné, že právě zde se nacházel původní Veligrad, sídelní město Velkomoravské říše. Současný Velehrad s poutním kostelem a přilehlým archeoskanzenem v Modré je od nádraží vzdálen jen asi pět kilometrů a vede k němu pěší i cykloturistická stezka. Zdejší stadion Širůch byl také v roce

2000 dějištěm historického postupu místního fotbalového klubu do první ligy a naši potomci jistě budou obdivovat moderní kostel svatého Ducha, jemuž místní přezdívali Temelín.

Historie na vás dýchne i z místní nádražky, zvané též Dvořan. Poctivá jídelna s ubrusy, umělými květinami a obklady z vlnitého plechu. Příbory jsou zabalené do papírového ubrousku, kuchyně domácí, ceny příznivé. A jako v každé správné jídelně, i tady funguje vyvolávací systém s čísly. Obsluha za vámi nikam nepřijde, tácy a talíře

si musíte vyzvednout u plechového pultíku. Otvíráčka od 6 do 14 ve všední dny sice někoho potěšit nemusí, ale nebojte se. Na otevírací dobu plynule navazuje sousední pivnice.

↓ Děčín

Tento výběr nádražek jsme dávali dohromady s představou, že by měl obsahovat tipy na jarní a letní výlety. To znamená zastávku, odkud je to blízko na nějakou pamětihodnost, restaurace, které nabízejí hezké posezení na zahrádce, anebo podniky, které jsou zážitkem samy o sobě. Jen málo míst dokáže naplnit všechna tato kritéria zároveň, a proto je naše poslední doporučení nasnadě: nádraží národního parku České Švýcarsko a zdejší jídelna, někdy též přezdívaná Galerie problémů Sudet.

Jestliže o dejvické nádražce jsme psali jako o trenažéru, v té děčínské už si můžete nově nabyté zkušenosti a sociální dovednosti vyzkoušet naplno. Pivo z nedalekého velkobřezenského pivovaru teče proudem hned v několika variantách a nad talíři hotovek i minutek se střídají postavičky místního polosvěta s vlakovými četami. Výjimkou nejsou ani posádky z Německa, které obohatily místní kuchyni o nevšední kulinařskou specialitu: smažený sýr s bramborovou kaší (zde se názory redaktorstva vágus.cz rozchází, neb někteří považují smažák s kaší za běžnou krmí). Novorenesanční nádražní budova z roku 1864 se pyšní statusem kulturní památky a my jen doufáme, že památková ochrana se vztahuje i na jídelnu, bez níž si přestup v Děčíně už ani nedokážeme představit.

Podnik disponuje také nevelkou zahrádkou, situovanou přímo do ulice.



Jídlo i nápoje vám sem podají výdejním okénkem, a tak můžete v klidu zapřist hovor s místním osazenstvem, pozorovat cvrkot u kašny a osnovat plány na výlet do zoo, na zámek nebo na Pastýřskou stěnu. Anebo prostě na sluníčku klopit jedno pivo za druhým a všechno si to jenom představovat. Otevřeno je od osmi do osmi, zítra je taky den a vlaky do Děčína jezdí skoro pořád. ●



ZAHRADNÍ ŽELEZNICE

Malý svět s velkým kouzlem

 Miroslav Halász
 archivy uvedených železnic

Možná jste už někdy slyšeli termín „zahradní železnice“ a přemýšleli jste, co přesně si pod ním představit. Zveme vás na krátkou cestu do fascinujícího světa modelářů, kteří si na své zahrady přenesli kousek kouzla velkých tratí. Prozradíme také, kam se můžete vydat, abyste tento jedinečný zážitek prožili na vlastní kůži.



Modely se mohou lišit jak svým měřítkem, tak detailností a precizností provedení. Najdeme zde ty „menší“ (1 : 32), velmi populární měřítko 1 : 22,5, ale také skutečně impozantní parkové dráhy s modely v měřítku až 1 : 3. Ty nabízejí nejen estetický zážitek, ale i možnost reálné projíždky. Na své si přijdou i nadšenci veřejné dopravy, protože v Česku jsou k vidění také zahradní železnice, po kterých se prohánějí modely tramvají.

Zvláštním lákadlem jsou pak podniky, ve kterých jídlo a nápoje servírují modelové vláčky. Mezi nejznámější patří Výtopna v Praze nebo Depo v Orlové na Ostravsku. V těchto restauracích se můžete těšit na chutné občerstvení včetně zábavného zážitku spojeného s trochou napětí, zda k vašemu stolu dorazí objednávka bez nehody.

Pokud vás toto téma zajímá a chcete se dozvědět víc, doporučujeme stránky www.zahradnizeleznice.cz, kde najdete řadu zajímavých informací a aktuální přehled akcí plánovaných na tento rok.

KAM VYRAZIT?

↑ 1. Zahradní železnice Střížov

Prvním doporučeným místem je obec Střížov, která se nachází v Olomouckém kraji mezi Prostějovem a Litovlí, kousek od stanice Drahanovice. Modelové vlaky zde jezdí každý sudý týden v sobotu a neděli. Nenápadný vstup mezi rodinnými domy označuje cedule s lokomotivou. Symbolické vstupné činí 50 Kč pro dospělé a 40 Kč pro děti, seniory a držitele průkazu ZTP.

 **Adresa:** Pro snadné nalezení místa můžete využít GPS souřadnice: **49°35'5.849"N, 17°3'18.808"E.**

↗ 2. Zahradní tramvaj Ing. Aleše Zacha

Dalším unikátním projektem se může pochlubit Ing. Aleš Zach, který kolem roku 2000 začal na své zahradě poblíž Prahy budovat tramvajovou dráhu v měřítku 1 : 22 pro své ručně vyráběné repliky.

Původní trať dnes nahradila menší, nová dráha, po níž se prohání řada modelů, včetně legendární tramvaje T3, tříčlankové „Kačeny“ KT8D5, dvojčete T6A5, první pražské nízkopodlažní tramvaje RT6N1 a historických vozů typů T1 a T2.

Své zkušenosti Aleš Zach rád předává mladším nadšencům ve stanici techniků Domu dětí a mládeže hl. m. Prahy. Zajímavé fotografie a další informace najdete na jeho stránkách:

www.azach.wz.cz.



Původní trať, která se nacházela v katastru obce Oleško (okres Praha-západ), byla v provozu do roku 2019. Nová dráha, vybudovaná na jiné zahradě v katastru obce Hradištko-Pikovice (o několik kilometrů dál na druhém břehu Sázavy), byla dokončena a zprovozněna v říjnu 2024.

A na závěr důležité upozornění – dráha není běžně přístupná veřejnosti. Návštěvy jsou možné pouze individuálně a po předchozí domluvě e-mailem.

↓ 3. Parková dráha Olympia Brno

Jak už samotný název napovídá, jde o železnici umístěnou v parku za obchodním



centrem Olympia v Brně. Za jednotné vstupné 60 Kč vás čeká jízda po okruhu, která trvá přibližně 12–15 minut podle typu použité lokomotivy a obsazenosti vlaku. Kromě pravidelných víkendových jízd pro veřejnost se zde pořádají také setkání zahraničních modelářů, díky nimž můžete obdivovat velké množství funkčních modelů z celé Evropy. Letošní akce Parní Olympia se uskuteční od 31. května do 1. června.

 **Adresa:** U Parkové dráhy 331/1, 619 00 Brno-Průhonice



↑ 4. Restaurace se speciální službou

Spojení jídla a zábavy nabízí, jak už jsme psali výše, restaurace Depo Orlová a pražská Výtopna na Václavském náměstí. V Depu Orlová na Ostravsku k vám objednávka dorazí stylově po kolejích: limonádu, pivo nebo něco ostřejšího

vám až na stůl doveze mašinka s vagonkem. Díky této zábavné atrakci už žádné dítě netrpělivě neodpočítává minuty do příchodu obsluhy. V Praze na Václavském náměstí zase nesmíte minout restauraci Výtopna. Tady vláček přiváží na stůl nejen skvělé burgery a colu, ale také radost a nadšení – a to nejen dětem, ale často i jejich rodičům.

↑ 5. Swiss Vapeur Parc, Le Bouveret

Pokud plánujete cestu do zahraničí, neměli byste minout jedinečný Swiss Vapeur Parc na břehu Ženevského jezera ve švýcarském Le Bouveret. Na ploše 18 000 m² vás čeká půvabný areál plný kolejí, miniatur slavných švýcarských památek a především nadšených lidí, pro něž je práce zároveň koníčkem. Projedte se soupravou vedenou ikonickou elektrickou lokomotivou „Krokodýl“ nebo si počkejte na vlak s opravdovou parní lokomotivou. Oblíbený je i legendární „Ledovcový expres“. Doporučujeme vyhradit si na návštěvu dostatek času, rozhodně stojí za to!

 **Adresa:** Swiss Vapeur Parc, Rue du port 10, 1897 Le Bouveret ●

HISTORIE

Mystický hrad Karlštejn

 Jan A. Novák  archiv Jana A. Nováka

Karlštejn je nepochybně naším nejznámějším a nejnavštěvovanějším hradem, zároveň je však místem opředeným mnoha legendami a mýty. Za jeho mohutnými zdmi se skrývají příběhy, o kterých veřejnost nemá téměř ani zdání. A tajemstvím je zahalen už sám původ hradu.

P

Popularitu už tak oblíbeného Karlštejna ještě zvýšil hvězdně obsazený a dodnes oblíbený filmový muzikál Noc na Karlštejně z roku 1973, jehož zápletka spočívá v zákazu vstupu žen na hrad, který vydal císař a král Karel IV. Žádné takové nařízení ale neexistovalo a panovník jen nepovoloval ženám vstup do Velké věže, v níž se nachází kaple sv. Kříže. Zřejmě si tak chtěl zajistit klid pro své modlitby.

Přesto omyl o zákazu vstupu žen na hrad pořád žije.

Stejně tak není pravdivé tvrzení, že Karlštejn byl vystavěn, aby ochraňoval říšské korunovační klenoty. Karel IV. v době stavby totiž ještě nebyl císařem a nemohl si být ani jistý, že se jím někdy stane. Ve hře nejsou ani české korunovační klenoty, protože panovník vysloveně nařídil, že nesmějí opustit Prahu.

Není známe ani datum založení Karlštejna. Ve Wikipedii sice stojí, že „slavnostního zahájení stavby se dne 10. června 1348 spolu s Karlem IV. zúčastnil i první pražský arcibiskup Arnošt z Pardubic“, a v jiných odkazech občas nechybí ani dodatek, že tento údaj pochází z kroniky, kterou napsal Beneš Krabice z Veitmile (zemřel roku 1375) - ale není to pravda. V Benešově kronice totiž najdeme v souvislosti s Karlštejnem jen zmínku o vysázení vinic v jeho okolí. Datum se objevilo

až v Hájkově kronice, která však vyšla až dvě století po údajném založení hradu. A co si budeme povídat, její autor Václav Hájek z Libočan, který zemřel roku 1553, si ještě ke všemu na faktografickou přesnost moc nepotrpěl.

Děsivé tajemství studny

Záhadou je také výběr lokality pro stavbu. Zatímco prakticky všechna středověká opevněná sídla vysoké šlechty stojí na nedostupných, dominantních a i jinak strategicky výhodných místech, Karlštejn je schovaný v bezprostřední blízkosti několika vyšších kopců. Je to zarážející o to víc, že v časech jeho stavby už existovalo dělostřelectvo, které z nich mohlo hrad ohrožovat. Což se poté během husitských válek opravdu stalo.

Volba místa je tím podivnější, že lokalita měla ze strategického hlediska

i další podstatný nedostatek: chyběla tu voda. Horníkům se na ni nepodařilo narazit ani ve značné hloubce, a tak po marném úsilí nakonec „studnu“ ve Studniční věži propojili štolou s Budňanským potokem pod hradem - který však nemá moc vody a po velké části roku je vyschlý. Asi není třeba zdůrazňovat, že v případě obléhání by se taková „studna“ stala Achillovou patou hradu, protože by ji bylo možné otrávit.

Skutečná povaha karlštejnského vodního zdroje proto byla tajná. Dokonce existuje pověst, podle které byli horníci po dokončení díla pozváni na hostinu do jakési boudy, která pak byla



zapálena. Důkazy samozřejmě neexistují - jenže po podobných akcích se stopy důkladně zahazují i dnes.

Sídlo duchů a draků

A proč tedy stojí Karlštejn právě tam, kde stojí? Někteří amatérští badatelé věří, že panovník měl pro umístění hradu na tomto nepříliš vhodném místě ezoterické motivy. Podle nich tu z hlubin země vystupují jakési telurické energie, které prý chtěl nábožensky založený Karel IV. využívat při tajných obřadech. Důkaz o existenci takových sil působících kolem Karlštejna vidí milovníci tajemna ve spisech učeného jezuity Bohuslava Albína (1621–1688), který mluví o „zlopověstné jeskyni“ nedaleko hradu, obývané strašidly a duchy zemřelých. A ještě píše: „Rybáři pak, kteří tam často tráví celou noc na řece, říkají, že vídají strašná zjevení, zvláště draky chrlící oheň. Buď prý stojí kolem skal, nebo se pohybují z místa na místo, anebo vláčejí obrovské tělo po skaliskách za velkého rachotu padajících kamenů. Tehdy to bouří v celé přírodě a keře i stromy sténají.“

Mohl ale mít hluboce věřící křesťan Karel IV. něco společného s tak temnými silami?

Jisté je, že panovník holdoval křesťanskému mysticismu a věřil v brzký příchod soudného dne, jak ho popisuje biblická kniha Zjevení sv. Jana (Apokalypsa). Důkazem je i výzdoba kostela Nanebevzetí Panny Marie v Mariánské věži Karlštejna. Někteří historikové dokonce nevykládají, že hrad budoval jako nebeský Jeruzalém, místo, které konec věků přechází.

Chrám Apokalypsy

Kostel Nanebevzetí Panny Marie a k němu přiléhající kaple sv. Kateřiny v Mariánské věži jsou asi nejpozoruhodnějšími duchovními objekty hradu. Na vnitřních zdech kostela vidíme scény jak vystřižené ze současných katastrofických filmů. Lidé umírají po tisících, budovy se řítí k zemi, města leží v troskách a nad tím vším planou požáry a stoupá dým. Také mutantů a jiných zlověstných bytostí tu vystupuje víc než dost. Nechybí ani draci. A aby na stěnách kaple z rekvizit hollywoodských scénaristů nescházelo opravdu vůbec nic, najdeme tu i něco na způsob mimozemšťana: na obloze nad zpusťšenou zemí se vznáší žlutooranžová příšera s odporně nenávisným obličejem a dlouhými zakřivenými chapadly, připomínající Marťany z Wellsovy Války světů.

Téma Apokalypsy Karla IV. nápadně přitahovalo. V kostele Nanebevzetí Panny Marie trávil mnoho času v modlitbách a nepřál si při tom být vyrušován - jen ty nejdůležitější zprávy mu směli předávat malým otvorem. O čem při pohledu na scény líčící strašlivou záhubu lidstva a přechod pozemské historie do věčnosti v blízkosti Boha přemýšlel, to se bohužel nikdy nedozvíme.

Karlštejnský pitaval

Návštěvníci Karlštejna, obdivující jeho architekturu a výzdobu, většinou netuší, že se tu odehrála i záhadná úmrtí, vraždy a další děsivé příběhy. Patří k nim především podivná smrt manželky krále Václava IV. nebo vražedné řádění Kateřiny Lažanské, ženy zdejšího purkrabího.

Smrt královny

Po smrti císaře a krále Karla IV. se panovníkem stal jeho syn Václav – a nebyla to dobrá volba. Už v dětství mu jeho otec zařídil korunu římského krále a všemožně ho protežoval, což mělo na Václavův charakter neblahý vliv. Projevovalo se to mimo jiné zálibou v pitkách a pochybných přátelích, nevyrovnanou povahou a výbuchy vzteku, které nezřídka přecházely v násilí. Existuje důvodné podezření, že to mohlo být příčinou dodnes nevysvětlené smrti jeho první ženy Johany Bavorské.

Karel IV. byl vyhlášeným mistrem sňatkové politiky, a tak i svého nejmladšího syna Václava 29. září 1370 oženil s Johanou Bavorskou, dcerou bavorského vévody Albrechta. Ženichovi bylo devět let, nevěstě čtrnáct a žít spolu začali o šest let později. Johana se snažila být dobrou manželkou a sžila se i se zdejším prostředím. Vánoční svátky roku 1386 trávili společně na Karlštejně. Jenže poslední den roku zemi šokovala nečekaná zpráva: třicetiletá královna je mrtvá!

Zemřít mladý nebylo v té době nic neobvyklého, ale pohřeb 12. ledna naznačil, že tady něco nebude v po-



Karel IV. byl vyhlášeným mistrem sňatkové politiky

řádku. Václav sice obřad honosně vypravil, ale sám se ho nezúčastnil, protože si odjel na Žebrák zalovit...

Současní historikové se nejčastěji přiklání k tvrzení brabantského diplomata Edmonda de Dyntera (1370–1440), který napsal, že královnu oné noci zakousl lovecký pes. Doslova píše: „Okolo třetí hodiny královna prudce vstala z lůžka a hlasitě šátrola po noční váze...“ To si žádá vysvětlení: míněn je tím nočník pod postelí. A v té chvíli podle Edmonda na královnu skočil jeden z Václavových loveckých psů a prokousl jí hrdlo.

Na první pohled to vypadá poměrně věrohodně, protože král svou smečku nejspíš opravdu příliš nezvládal: téhož roku jeden z jeho

psů pokousal i královského hofmistra Kašpara Kaplíře. Ví se také, že Václav svá zvířata nechával nocovat ve své ložnici. A nejlepší přítel člověka má mimořádně vyvinutou schopnost poznat, že jeho pán není zrovna silná osobnost...

Jenže i tak zůstává celá řada otazníků. Pokud královští manželé spali společně, proč Václav nezasáhl? Byl zpitý do němoty, nebo zasáhnout nechtěl? Kdyby se snažil Johanu bránit, skoro jistě by se to bez nějakého toho kousance a škrábance neobešlo – ale o něčem takovém není v historických pramenech ani zmínka. A pokud Johana spala odděleně, co dělal manželův pes u jejího lůžka?

Karlštejnská čachtická paní

Kateřina z Komárova pocházela z nepříliš významného rodu, ale roku 1534 si ji vzal za manželku naopak velmi bohatý a vlivný karlštejnský purkrabí Jan Bechyně z Lažan. Byla to sadistka a po jejím příchodu začalo služebnictvu pana Bechyněho peklo. Týrala je za sebemenší chyby nebo jen tak pro zábavu; mnozí si odnesli trvalé následky, někteří to dokonce nepřežili. Mluví se o stahování kůže zažíva, sypání soli do otevřených ran, kanibalismu, trhání masa rozžhavanými kleštěmi a podobných hrůzách.

Jednu už předtím vydatně zmučenou služebnou prý dokonce usmrtila tak, že ji propala otvorem prevetu (hradního záchodu). I takové obvinění padlo, jak o tom nepřímo vypovídá zápis výslechu jednoho ze svědků v procesu s vražedkyní: „Kterak by paní Kateřina děvečku zabila a ta záchodem dolů letěla, o tom jsem nikdy neslyšel...“

Kateřina se údajně také měla koupat v krvi zavražděných služebnic, podobně jako její slavnější následovnice z tehdejších Čachtic v Horních



↑ Prašná věž na Pražském hradě, zvaná též Mihulka, v níž dožila svůj život Kateřina z Komárova

Uhrách, hraběnka Alžběta Báthoryová. Jistá si před ní nemohla být ani zvířata; kočku, která jí drápkem natrhla krajku, údajně nechala stáhnout zažíva z kůže. Proto se později dočkala přízviska „Karlštejnská čachtická paní“.

O řádění Bechyněho ženy se dozvěděl Václav Hájek z Libočan, který byl tehdy na Karlštejně děkanem. Upozornil na to úřady, ale protože šlo o manželku vlivného a vysoce postaveného šlechtice s mnoha konexemi, nejdřív se do problémů dostal samotný Hájek. Nakonec ale musely úřady přece jen vyšetřovat také Kateřinu. Podařilo se jí prokázat 14 vražd, i když podezření je na 30 a lidová tvořivost z tohoto čísla postupně udělala sto i více.

V lednu 1534 vynesl soud, jemuž předsedal Vojtěch z Pernštejna, tento rozsudek: „Paní Kateřina je odsouzena ke ztrátě hrdla pro různé mordy, kteréž učinila na Karlštejně se svou čeledí, děvečkami a některými mužského pohlaví, kteréž jest rozličně mordovala, řezala nožem, kůži odírala, solila a drala rašplí a jinak neslýchaně mučila. A zamordovala jich, jak sama přiznala, čtrnácte osob.“

Kateřina vypustila duši v hladomorně věže Mihulka na Pražském hradě – ale jen dva dny po její smrti nečekaně zemřel Vojtěch z Pernštejna, který ji tam poslal. Dodatečně tak naplnila skutkovou podstatu zločinu čarodějnictví, z něhož ji předtím soudci obvinili. ●

Nejlepší věci se nedají napláňovat

t Rudolf Král

i Michal Chodanič

povídka

Stela se usadila na jednu ze dvou bíle natřených laviček a z malého cestovního kufříku na kolečkách vybalila elegantní termosku s kávou. Odšroubovala stříbrné víčko a nalila do něj horkou, na dálku vonící tekutinu. Opatrně trochu upila a nechala si na patře a jazyku rozvinout tu hořkosladkou chuť, kterou zbožňovala. Zpoza mraků vykouklo slunce a příjemně ji hřálo do tváří. Úmyslně vždycky chodila minimálně o půl hodiny dřív, aby si užila klidnou atmosféru, která na tomhle malém nádraží panovala mezi příjezdy vlaků. Čas jako by se tu najednou zastavil a zmizelo všechno nepodstatné.

Z budovy nádraží vyšel ohromný přednosta Šrámek. „Dobrý den, jak se dneska máte?“ pozdravil a začal zalévat krásné červené muškáty, usazené v bílých truhlících, ladicích s lavičkou, na níž Stela seděla.

„Mám se výborně, ostatně jako každý den,“ usmála se na něj. „Nedáte si kávu?“

„Vaše kafe jsem ochutnal jenom jednou a málem to se mnou seklo,“ vzpomněl si přednosta. „Nechápu, jak ho můžete pít tak silný. Měla byste myslet na svoje srdíčko.“

Stela jen pokrčila rameny. „Tomu dělá náhodou káva moc dobře. Kdyby se mu to nelíbilo, už by mi o tom určitě dalo vědět.“

Pan přednosta jen pokýval hlavou, byl zvyklý, že si Stela nenechá do ničeho moc mluvit. Soustředil se proto radši na to, aby žádnou z rostlin neošidil nebo některé naopak nedal vody příliš, takže by jí začaly hnít kořeny. Stela spokojeně sledovala, s jakou pozorností a něhou se ten ohromný muž o své květiny stará. Naplňovalo ji to zvláštním pocitem řádu a jistoty. Za těch pětadvaceti let,

co pan Šrámek na nádraží působil, se měnili lidé, režimy, vlaky i budova nádraží, ale jeho muškáty byly pořád stejně červené a vzorně opečovávané.

„Tak pozdravujte Karla,“ řekl ještě Šrámek poté, co zalil i poslední truhlík, a předtím, než za ním zaklaply dveře nádražní kanceláře. Jen tiše přikývla, přivřela oči a chystala se užít si poslední chvilky klidu, než se sem začnou trousit první cestující. V tu chvíli se však ozvalo kvílení pneumatik, skřípění brzd a bouchnutí dveří. Zpoza rohu, kde bylo parkoviště, se objevil sportovně oblečený pětatřicátník s podobným kufrem na kolečkách, jako měla Stela. Za ním spěchala asi pětadvacetiletá, pohledná holčina v sukni a lehkém svetříku.

„Počkej si na vlak, nebo ať si tě tady vyzvedne někdo z těch tvých šamstrů!“ muž s bouchnutím postavil kufr na zem, na dívku už se ani nepodíval a navztekaně se vydal směrem k parkovišti. Vzápětí byl slyšet zvuk túrovaného motoru a znovu kvílení pneumatik. Dívka si upravila lem sukně, vzala do ruky madlo pojízdného kufru a vydala se směrem ke Stele.

„Dobrý den,“ pozdravila a posadila se na vedlejší lavičku. „Nevíte, kam jede nejbližší vlak?“

„Záleží na tom, do které potřebujete stanice. Další je Písek, potom třeba Příbram nebo Beroun, konečná je v Praze,“ vyjmenovala Stela.

„Koukám, že trasu máte docela zmačknutou.“

„To víte, jezdím tudy každý týden,“ Stela si ji se zájmem prohlížela. Vzhledem ke scéně, jejímž byla právě svědkem, jí dívka připadala překvapivě klidná. „Je všechno v pořádku?“



Dotyčná hned pochopila, kam Stela míří. „S tím si nedělejte starosti, ono ho to zase přejde. Mimochodem, já jsem Marta.“

Vzájemně se představily a Stela nalila Martě kávu. „Stává se to vašemu příteli často?“

„Docela jo. On je takovej ten startovací typ a já zase ráda provokuju.“

„To je dohromady dost výbušná kombinace,“ připustila Stela. „Asi máte doma veselo.“

„To teda máme,“ usmála se Marta a napila se kávy. „Vaříte skvělý kafe a taky se mi moc líbí váš styl. Nežila jste dřív v zahraničí?“

„Proč myslíte?“

„Starší dámy se u nás většinou takhle dobře neoblékají.“

Peron se během jejich hovoru pomalu začal plnit dalšími cestujícími. Hlas z amplionu zahlásil: „Na druhou kolej přijede rychlík společnosti Arriva ze směru České Budějovice. Vlak dále pokračuje ve směru Praha hlavní nádraží.“ Asi za minutu pak opravdu před nádražní budovou zastavil elegantní modrý vlak se dvěma vagony.

„Nechcete s tím kufrem pomoci?“ zeptala se Marta, ale Stela nad tím jen mávla rukou. „Díky, ale zvládnu to sama. Stejně v něm skoro nic nemám.“ Vydaly se společně k vlaku, cestou je ale předběhla dvojice ječících, asi šestnáctiletých holek.

„Kámo, on tam fakt je! Jako že for real, chápeš to?“

„Já tomu nemůžu uvěřit! Tohle je nejlepší den mého života!“

Stela a Marta minuly šilející pubertáčky, kterým zrovna za okénkem mával z kupé nějaký mladý muž s delšími vlasy, a nastoupily do vlaku. Poslední dvě volná místa našly právě proti objektu zbožňování oněch dí-

vek venku. Mladík jim pomohl s kufry, dost možná to pro něj byla vítaná záminka, aby mohl přestat mávat fanynkám za oknem, aniž by se urazily.

„Já vás odněkud znám,“ podíval se zkoumavě na Martu.

„Oblíkala jsem vás na ten televizní přenos z vyhlášení sportovce roku,“ pokrčila Marta rameny. „Nevěděla jsem, jestli si mě pamatujete.“

„Jasně, kotě, že si tě pamatuju,“ začal jí tykat, jak už to mají lidé ze showbyznysu mezi sebou ve zvyku. „Balil tě tam tenkrát náš bubeník, ale dalas mu košem. Zlomilo mu to srdce.“

Marta se jen ušklíbla. „To určitě. Zrovna u vás muzikantů bych se zlomenýho srdce fakt nebála.“

Stela s pobavením sledovala, jak se Marta rychle proměnila v drsnou holku, co si podobné hvězdy umí držet od těla. „Nepředstavíte nás, Marto?“

Marta ukázala rukou nejdřív na mladíka a potom na Stelu. „Tony Málek, frontman kapely The Terribles, paní Stela, nejlíp oblíkaná seniorka v Česku.“

Pokynuli si na pozdrav, usadili se na svá místa a vlak se pomalu rozjel. Po chvíli začal Martě zvonit mobil. Vzala ho a začala mluvit koketním tónem. „Haló..., kdepak, teprve sedím ve vlaku, na první indicii si budeš muset ještě počkat, ty jeden surovče... No nevím, jak to beze mě vydržíš. Dej si třeba studenou sprchu...“

Její spolucestující ji překvapeně sledovali. Když Marta ukončila hovor, trochu provinile se na Stelu usmála. „Asi bych se vám měla k něčemu přiznat. Ta scéna, co jste viděla na nádraží, je jenom taková naše hra.“

Stela se na ni se zájmem podívala, ale nic neříkala. Tonyho evidentně začal příběh zajímat: „Jaká hra? To zní dobře.“

„Asi před půl rokem jsme s přítelem zjistili, že už nás takový ty běžný věci jako společný večere, kino nebo nějaký výlety někam moc nebaví. Až jsme se jednou pohádali, bylo to shodou okolností nedaleko nádraží, a já, příšerně naštvaná, jsem nasedla na první vlak, co byl po ruce. Bez peněz a dokladů jsem prostě odfrčela někam pryč.“

„Parádní situace,“ pochvaloval si Tony. „Můžu o tom napsat písničku?“

„Proč ne,“ souhlasila Marta.

„A jak to skončilo?“ zajímala se Stela.

„Průvodčí mě bez lístku vyhodila v Kutné Hoře a Pavel si tam pro mě musel dojet,“ usmívala se při té vzpomínce zasněně Marta. „Bála jsem se, že bude naštvanej, ale přijel s kytkou, pronajal pokoj v penzionu v historickém centru města a strávili jsme tam naprosto fantastickéj víkend.“

„A funguje vám to, i když víte, že je to jen hra?“ zajímala se Stela. „Nejlepší věci se přece nedají naplánovat.“

Marta pokrčila rameny. „Docela jo, i když taková jízda jako poprvé to samozřejmě není. Snažíme se podobné akce různě vylepšovat. Teď třeba Pájovi neříkám, kam jsem odjela, ale posílám mu různý nápoje, podle kterých to musí uhodnout.“

„Líbí se mi, jak na tom vztahu pracujete,“ ocenil Tony. „Mně poslední dobou žádněj nevydrží dýl než pár měsíců.“

„Vážně?“ podivila se Marta. „Ještě minulej tejden jsem četla na netu, že si se Sylvou Silver zařizujete idylický bydlení v přírodě. Byly tam fotky nějakýho mlejna, co ho společně dáváte dohromady.“

Tony se jen hořce usmál. „Minulej tejden to ještě byla pravda, ale tenhle už se tam melu sám.“

„Co se stalo?“ zeptala se Stela spíš jen tak, aby se zúčastnila konverzace.

„Za všechno může ten zatracenej bulvár,“ zamračil se Tony. „Dostali se někde k soukromým fotkám z naší poslední koncertní šňůry a otiskli je na první straně s titulkem The Terribles a jejich groupies.“

Vlak pomalu přijížděl do stanice Písek. „Tady to znám, v Písku jsme točili pár dílů romantickýho seriálu s nějakýma Amíkama,“ uvědomila si Marta. „Pojeďu s váma ještě dál, tohle by měl miláček moc jednoduchý.“

K jejich okýnku se blížily další Tonyho fanynky. Tentokrát jich bylo víc, ječely úplně stejně jako ty předtím a dělaly si před vlakem selfička. „Jak se vlastně dozvěděly, že jedete tímhle vlakem,“ nechápala Stela.

„To ty debilní sociální sítě. Sotva se někam hnu, hned je to na TikToku, Instáci nebo Fejsu,“ vysvětlil jí Tony a zamával vřeštícím holkám. „Nemíte si představit, jak je to otravný.“

Marta se nejspíš bála, že budou další dlouhé minuty poslouchat jeho litanie, jaká je dřina být hvězdou popmusic, tak radši změnila téma. „A co vy Stelo, za kým vlastně každej tejden do tý Prahy jezdíte?“

„Mám tam pohřbeného manžela,“ řekla Stela, zatímco se vlak znovu rozjel.

„A to mu takhle často chodíte na hrob?“ nechápala Marta. Stela se jen tajemně pousmála: „Svým způsobem tam vlastně mám i novou rodinu.“

„Řekl bych, že se za tím skrývá hodně zajímavěj příběh,“ zavětril Tony.

„Možná,“ připustila Stela.

„Povídejte,“ prosila Marta, ale Stela se do toho moc nechtělo. „Je to poněkud delikátní historie.“

„Přisaháme, že to nikomu neřekneme. Že ne, Tony?“

„Dokonce se o tom ani nepokusím napsat písničku,“ slíbil Tony.

Stela ještě chvíli váhala, nakonec se ale nechala přemluvit. „Když můj manžel náhle zemřel na infarkt a otevřeli jsme s notářem jeho závět, jako první tam stálo, že si přeje být pohřben v Praze, aby byl blízko synovi. Tomu také odkázal polovinu svého majetku.“

„Určitě spolu měli moc hezkej vztah, vidíte,“ Marta vypadala skoro dojatě.

„To nedokážu říct,“ usmála se Stela. „Nikdy jsem je spolu neviděla. Až po Jiřího smrti jsem totiž zjistila, že si můj muž z Thajska přivezl mladičkou milenku, se kterou měl tříletého kluka. Od pondělka do čtvrtka žil s nimi v Praze, kde měl firmu, a na víkend se vracel domů.“

„Hustý,“ řekl překvapeně Tony a z tónu jeho hlasu nebylo jasné, jestli Stelina manžela odsuzuje, nebo obdivuje.

„To pro vás musel být strašnej šok,“ Marta měla oči navrch hlavy. „Co jste udělala?“

Stela jen pokrčila rameny. „Co jsem mohla dělat. Sunee tehdy uměla česky jenom pár slov a nebyla tady sama moc schopná fungovat. Kromě domácnosti se o všechno staral Jiří. Tak jsem, nejdřív se skřípěním zubů, začala na tři až čtyři dny dojíždět do Prahy a pomáhala jsem těm dvěma se vším, co bylo potřeba.“

Martu příběh ohromil. „Takže jste jim začala dělat něco jako hlavu rodiny?!“

„Manžel mi vlastně na stará kolena pořídil hned dvě děti.“

„To je teda naprosto šílená situace,“ kroutila Marta hlavou. „Jak jste všechno zvládla?“

„Řekla bych, že docela dobře,“ odpověděla jí Stela skromně. „Sunee má solidní práci na thajské ambasádě a Sen bude v červnu maturovat.“

Tony sledoval Stelu obdivným pohledem. „Myslím, že bych si měl najít ženskou jako vy. Navíc jste určitě musela být zamlada fakt kočka. Nemohl bych alespoň napsat písničku o klukovi a holce, co se v životě minuli o padesát let?“

Vlak se pomalu blížil do další stanice. Stela se obrátila na Martu: „Už vlastně víte, kde budete vystupovat?“



Rudolf Král (1972)

Publicista, editor, scenárista a spisovatel, pohybující se na pomezí mnoha žánrů. Je autorem dvou dětských knih – *Ema a pusinkový lupič* (2015) a *Vilém a porouchaný dědeček* (2018), výukového komiksu *Brain Man* (2014), řady scénářů a seriálových dialogů i nespočtu filmových recenzí. Jeho dosud posledním literárním počinem pro dospělé čtenáře je oceňovaný román *Raci v hlavě* (2022).



Letem světem za kuřetem

 Dagmar Tichá
 shutterstock.com, thehappyfoodie, freepik, foodiesfeed.com, Flickr

Až se v létě vydáte do přírody, můžete otestovat přípravu pečeného kuřete v jámě, pro kterou se u nás díky knize Dva divoši vžilo označení Setonův hrnec. Nebo se nechte inspirovat zajímavými kuchařskými styly a vydejte se s kuřetem na pomyslnou cestu napříč kontinenty.

Kuřecí maso je jednou z nejvyužívanějších surovin v kuchyni – je dostupné, cenově příznivé, výživné a umožňuje širokou škálu kulinářských úprav. Exotické druhy koření, ovoce, zeleniny, ale i různé druhy ořechů, bylin a rozličné technologické postupy dokážou z kuřete vykouzlit rozmanitá jídla z různých koutů světových kuchyní. Historické recepty často odrážely dobové možnosti a společenské postavení – v Evropě bylo například exotické koření kdysi nesmírně drahé. Někde se kuře nejprve vařilo a teprve poté peklo v omáčce. V minulosti se u nás těšila oblibě jeho příprava na ohništi, což se dnes opět vrací do módy, třeba v restauracích s otevřenou kuchyní, kde můžete nahlédnout přímo na pečení nad žhavými uhlíky.

← KUŘE ADOBO

Toto jídlo je považováno za neoficiální národní pokrm Filipínců. Jeho název pochází ze španělského slova adobar, které znamená „marináda“, a dokonale vystihuje základní princip přípravy: nakládání surovin do octa a soli. Tato metoda, sloužící původně ke konzervaci potravin v teplém a vlhkém podnebí, byla po staletí nedílnou součástí filipínské kuchyně. Příchod španělských kolonizátorů přinesl na Filipíny zcela nové způsoby vaření i dochucování. Propojením místní tradice s těmito inovacemi vznikl jedinečný recept na kuře adobo, který se dnes řadí k symbolům filipínské identity a proslavil se daleko za hranicemi tohoto souostroví.

INGREDIENCE:

- CELÉ KUŘE NEBO JEHO ČÁSTI DLE PREFERENCÍ; STEHNA, PALIČKY, PRSA
- OLEJ

NA MARINÁDU:

- 100 AŽ 150 ml SÓJOVÉ OMÁČKY
- 100 AŽ 150 ml BÍLÉHO NEBO RÝŽOVÉHO OCTA
- 2 LŽÍCE OLEJE
- 1 CIBULE NADROBNO NAKRÁJENÁ
- 6 STROUŽKŮ ČESNEKU NAJEMNO NASEKANÝCH
- 1 AŽ 2 LŽIČKY HNĚDÉHO CUKRU – PODLE CHUTI
- 3 BOBKOVÉ LISTY
- 1 LŽIČKA ČERSTVÉ MLETÉHO ČERNÉHO PEPŘE
- SŮL

Celé kuře naporcujte na jednotlivé díly (z kostry můžete připravit vývar na podlévání) nebo použijte jednotlivé části dle svého výběru – stehna, paličky či prsa.

V hluboké misce smícháním všech surovin jednoduše připravte marinádu a vložte do ní připravené kuřecí porce.

gastronomie

Důležité je, aby jí byla každá část celá namočená a potřená.

Nádobu přikryjte pokličkou či přetáhněte potravinářskou fólií a nechte maso přes noc marinovat. Pokud vás tlačí čas, dopřejte mu oddech alespoň tři hodiny. S miskou občas zamíchejte, je opravdu důležité, aby bylo maso pokryté marinádou co nejvíce; pak bude mít totiž správnou výraznou a delikátní chuť.

Pro následnou přípravu zvolte hrnec, do kterého se vám vejdou všechny kuřecí díly vedle sebe. Maso i s marinádou do něj přemístěte, podlijte cca 0,5 litru vody nebo kuřecího vývaru, který jste připravili ze skeletu, a přiveďte k varu. Ztlumte a pod pokličkou duste zhruba 30 minut.

Poté sejměte pokličku a zredukujte zbylou tekutinu tak, aby maso získalo nahnědlou barvu. Hotové kuře adobo podávejte s rýží, ideální je jasmínová.

TIP: Přípravu můžete lehce pozměnit a kuřecí stehna či paličky vyjmout z hrnce, opéct na pánvi a tekutinu nechat na šťávu zredukovat samostatně.

→ KUŘE MUSAKHAN

Pozor, tenhle pokrm nemá nic společného s řeckou musakou! Musakhan je oblíbené arabské jídlo, které se tradičně podává při slavnostních příležitostech a oslavách. Jeho základ vychází z tamní kultury sdílení a společného stolování, proto se obvykle konzumuje v rodinném kruhu nebo s přáteli. Existuje nespočet různých receptů: v arabské kuchyni často narazíte na ochucení masa zaatarem, tedy kořením typickým pro Blízký východ. My vám přinášíme snadnější verzi, již lze pohodlně připravit i v našich podmínkách.

INGREDIENCE:

- 4 KUŘECÍ STEHNA
- 4 VĚTŠÍ ČERVENÉ CIBULE NAKRÁJENÉ NAHRUBO NA VĚTŠÍ KOSTKY
- 3 POLÉVKOVÉ LŽÍCE KOŘENÍ SUMAH (zakoupíte v obchodech s orientálním zbožím nebo na internetu)
- ½ LŽIČKY KARDAMOMU (NEBO SKOŘICE)
- ½ LŽIČKY MLETÉHO ČERNÉHO PEPŘE
- SŮL
- OLIVOVÝ OLEJ
- 2 AŽ 4 PLACKY ARABSKÉHO CHLEBA (MŮŽETE POUŽÍT I PITU)
- PINIOVÉ OŘÍŠKY NEBO MANDLOVÉ LUPÍNKY ORESTOVANÉ NA PÁNVI
- BÍLÝ JOGURT

Do kuřecích stehen pečlivě vmasírujte trochu olivového oleje, sůl, polovinu množství kardamomu a černého pepře. Nechte v lednici přes noc odležet.

Nahrubo nakrájenou cibuli vložte do hrnce tak, aby byla celá ponořená

v olivovém oleji. Nelekněte se množství oleje, opravdu ho bude potřeba hodně. Na mírném ohni ji restujte až půl hodiny. S mícháním opatrně, aby se vám nerozpadla na kaši.

Z připravené cibule scedte olej. Přidejte do ní dvě lžice sumahu a zbytek kardamomu a černého pepře. Vzniklou cibulovou směs dobře promíchejte a dejte stranou.

Do oleje, který vám zbyl po cibuli, vložte kuře. Smažte po obou stranách cca 20 až 30 minut. Poté přidejte cibulovou směs a nechte společně 15 minut provařit.

Do trouby předeheřtáte na 200 stupňů vložte pekáč či plech, na který jste rozložili placky arabského chleba, a nechte je krátce prohřát, aby byly křupavé a cibulová směs je snadno nerozmočila. Na takto předpřipravený chléb dejte vrstvu cibule a jednotlivé kuřecí porce, zasypte piniemi nebo mandlemi a propečte společně 10 až 15 minut dozlatova. Servírujte s vychlazeným bílým jogurtem.



↓ **KUŘE PIRI PIRI**

Piri piri jsou sice drobné, ale mimořádně pálivé chilli papričky, které Portugalci původně přivezli z Brazílie do svých afrických kolonií. Na svých dalších cestách je pak rozšířili až do Indie. Právě tahle divoká „cestovatelská“ kombinace, podpořená vlivy různých kuchyní a technologií, stojí za dnes už legendárním receptem na omáčku piri piri. Fenomenální recept vznikl, když se Portugalci začali vracet z dřívějších území zpátky domů. Kuře lze sice jen potřít kupovanou omáčkou nebo směsí koření, ale nejlepšího výsledku dosáhnete, pokud si připravíte omáčku vlastní – třeba podle našeho receptu.

INGREDIENCE:

- 4 KUŘECÍ STEHNA ČI PALIČKY DLE PREFERENCÍ
- 6 STROUŽKŮ ČESNEKU
- PŮL HRSTI NASEKANÉ HLADKOLISTÉ PETRŽELE
- LŽÍCE CUKRU
- LŽÍCE ČERVENÉHO VINNÉHO OCTA
- LŽÍCE UZENÉ MLETÉ PAPRIKY

- LŽÍCE SLADKÉ MLETÉ PAPRIKY
- LŽÍCE OREGANA
- LŽÍCE TYMIÁNU
- OLIVOVÝ OLEJ DLE POTŘEBY
- 2 BOBKOVÉ LISTY
- LŽÍCE CITRONOVÉ ŠTÁVY
- LŽÍCE POMERANČOVÉ ŠTÁVY
- OLIVOVÝ OLEJ
- SŮL A PEPŘ DLE CHUTI
- 2 ČERVENÉ PAPRIKY ZBAVENÉ SEMÍNEK
- 1 CHILLI PAPRIČKA BIRD EYE ZBAVENÁ SEMÍNEK
- 1 CHILLI PAPRIČKA HABANERO ZBAVENÁ SEMÍNEK

Všechny ingredience kromě kuřete dobře rozmixujte. Část vzniklé marinády si můžete dát stranou a použít ji později.

Jednotlivé kuřecí porce důkladně potřete marinádou a nechte nejlépe přes noc odležet.

Následně je ugrilujte nebo upečte v troubě, průběžně můžete kuře potírat zbylou marinádou.

Kuře piri piri podávejte s rýží jako na severu Portugalska nebo s bramborovými hranolky, které si dávají na jihu.



→ **BUTTER CHICKEN NEBOLI INDICKÉ MÁSLOVÉ KUŘE**

Asi nejznámější indické jídlo se obecně považuje za tradiční součást místní kuchyně, ačkoliv je to ve skutečnosti poměrně mladá specialita. Poprvé ho totiž připravili v roce 1950 v Dillí. Otázkou ovšem je, kdo je jeho pravým autorem, neboť o to se prou hned dvě restaurace – a jejich spor se dokonce řešil i před soudem. A jak už to tak bývá, když se dva perou, třetí se směje. V tomto případě jsou tím třetím všichni, kdo si tuhle jemnou a neuvěřitelně voňavou omáčku vychutnají. Zkuste si ji připravit i u sebe doma!

INGREDIENCE:

- 500 gramů KUŘECÍCH STEHENNÍCH ŘÍZKŮ
- 4 LŽÍCE CITRONOVÉ ŠTÁVY
- LŽÍCE NAJEMNO NASTROUHANÉHO ZÁZVORU
- 2 LŽÍCE KOŘENICÍ SMĚSI GARAM MASALA
- 2 LŽÍCE BÍLÉHO ŘECKÉHO JOGURTU

NA OMÁČKU:

- 2 CIBULE
- 2 STROUŽKY ČESNEKU
- 1 LŽÍCE KOŘENICÍ SMĚSI GARAM MASALA
- 1 LŽIČKA MLETÉHO KORIANDRU
- 1 LŽIČKA MLETÉ SLADKÉ PAPRIKY
- NA ŠPIČKU NOŽE MLETÉ KURKUMY
- ŠPETKA SKOŘICE
- 200 ml DRCENÝCH RAJČAT
- 200 ml SMETANY KE ŠLEHÁNÍ
- ASI 2 LŽÍCE MÁSLA
- OLEJ

Citronovou šťávu vmíchejte do zázvoru a rozmixujte do hladka. Přidejte jogurt a garam masalu.



Maso nakrájejte na středně velké kostky a dobře promíchejte s připravenou marinádou. Nechte odležet minimálně 30 minut, nejlépe však přes noc.

V pánvi rozpalte máslo s troškou oleje. Přidejte maso a orestujte ho dozlatova.

Maso vyjměte a do stejné pánve přidejte další máslo a začnete ho pomalu ohřívat. Cibuli nakrájenou najemno na másle orestujte, přidejte najemno nasekaný česnek a koření. Lehce zarestujte.

Vložte drcená rajčata, smetanu a základ omáčky rozmixujte dohladka. Přidejte i zbytek másla a případně dochuťte. Do omáčky vložte zpět maso a vše krátce povařte.

Butter chicken podávejte s rýží, chlebovou plackou, kuskusem nebo bulgurem. Hotové jídlo můžete ozdobit čerstvým koriandrem.

→ **KUŘE OJAKODON**

Pro Japonce je tohle jídlo naprostá klasika. Rychlá a snadná příprava z něj dělá oblíbenou volbu v japonských

domácnostech. V japonštině slovo „oja“ znamená rodič (kuře), „ko“ dítě (vejce) a „don“ odkazuje na „donbori“, tedy misku s rýží. Složení a dochucení můžete přizpůsobit podle svých chutí – třeba přidat zeleninu, houby šitake nebo jídlu dodat pikantní nádech japonským kořením. Základní recept má jemnou chuť, a právě proto ho často milují i děti.

INGREDIENCE:

- 300 gramů KUŘECÍHO MASA – BUĎ PRSOU, NEBO STEHENNÍCH ŘÍZKŮ

- 1 CIBULE
- 1 AŽ 2 VEJCE
- 60 ml JAPONSKÉ SÓJOVÉ OMÁČKY
- 50 ml OMÁČKY MIRIN
- 50 ml SAKÉ
- 150 ml VÝVARU DASHI (RYBÍHO) NEBO KUŘECÍHO
- RÝŽE

Cibuli nakrájejte na silnější plátky, maso na kousky.

Na pánvi svařte ve vývaru sójovou omáčku, mirin a saké.

Vložte cibuli a kuřecí maso. Dobře promíchejte a vařte, dokud maso nebude hotové.

Vypněte sporák a do jídla pomalu vlijte jen lehounce rozmíchaná vejce. Vejce musí zůstat na povrchu, neměla by se spojit s omáčkou do jednolitě hmoty. Jídlo přiklopte poklicí a nechte vajíčka dojít. Vlivem horkého pokrmu se udělají právě tak akorát, aby zůstala téměř tekutá.

Rýži coby přílohu připravte dle návodu, vhodná je japonská lepivá rýže.

Servírujte v miskách, kdy dospod přijde rýže, na ni položte maso s vejci a polijete omáčkou. ●



Cirkadiánní kód: tajemství dlouhověkosti a vitality

Říká se, že hubnutí může být jen vedlejším efektem. Ale upřímně, kdo by nechtěl mít lepší náladu, více energie a k tomu pár kil dole? Cirkadiánní kód není jen moderní trend – je klíčem k pochopení, jak funguje naše tělo, k posílení imunity, zkvalitnění spánku a celkovému zdraví.

t Helena Dostalová f shutterstock.com, Depositphotos



Tento biologický rytmus, řízený střídáním světla a tmy, ovlivňuje všechny zásadní procesy v těle – od trávení a hormonální rovnováhy až po kvalitu spánku. „Cirkadiánní kód je hluboce zakořeněný v našem organismu už od počátku lidstva. Střídání dne a noci řídilo naše biologické procesy po tisíce let, dokud do hry nevstoupilo umělé osvětlení,“ vysvětluje doktorka Šárka Daňhelová, specialistka na celostní medicínu.

Americký vědec Satchin Panda, přední odborník na cirkadiánní rytmus, se tomuto tématu věnuje ve své průlomové knize Cirkadiánní kód. Jeho výzkumy ukazují, že náš denní režim – časová synchronizace jídla, spánku a vystavení světlu – hraje klíčovou roli ve zdraví. Pokud se přizpůsobíme svému přirozenému rytmu, můžeme podstatně zlepšit svou fyzickou i mentální kondici. V moderním světě, plném umělého světla a nepravidelných stravovacích návyků, to však není snadný úkol.

Spánek jako základní pilíř

Kvalitní spánek je jednou z nejdůležitějších složek cirkadiánního rytmu. Během noci probíhá intenzivní regenerace – imunitní systém se aktivuje, mozek třídí vzpomínky a tělo opravuje poškozené buňky. Nejde jen o dostatečnou délku spánku, ale hlavně o jeho pravidelnost. Konzistentní doba usínání a vstávání pomáhá synchronizovat vnitřní hodiny, díky čemuž se hormony jako melatonin a kortizol uvolňují ve správný čas.

„Pro optimální kvalitu spánku je důležité si připravit vhodné prostře-

dí – tmavou, chladnější místnost bez zdrojů modrého světla, pravidelný večerní rituál a omezení stimulantů, jako jsou kofein či těžká jídla, před spaním,“ radí Daňhelová. „Dostatečný a kvalitní spánek podporuje regeneraci, zdravý metabolismus, hubnutí i prevenci chronických onemocnění.“

Cirkadiánní kód a hubnutí

Jednou z nejzajímavějších vlastností cirkadiánního rytmu je jeho vliv na regulaci hmotnosti. Nejde jen o to, co jíme, ale kdy jíme. Dopoledne je naše tělo citlivější na inzulin,

což znamená, že sacharidy přijaté v tomto čase se efektivněji využijí jako energie a neukládají se tolik jako tuk. Naopak večerní příjem potravy, kdy je metabolismus pomalejší, vede k vyššímu riziku ukládání tukových zásob.

Podle profesora Pandy je ideální konzumovat stravu v časovém okně osmi až deseti hodin denně a zbytek dne nechat tělo regenerovat. Ideální je také načasovat si poslední jídlo nejméně dvě až tři hodiny před spaním. Tento princip, známý jako časově omezené stravování, podporuje spalování tuků a stabilizaci hladiny inzulinu.

↓ Jak optimalizovat svůj cirkadiánní kód pro zdraví i hubnutí?

1. Stanovte si časové okno pro jídlo:

Například 8.00–18.00, aby tělo mělo dostatek času na regeneraci.

2. Vyhýbejte se jídlu pozdě večer:

Poslední jídlo ideálně dvě až tři hodiny před spaním, aby tělo mělo prostor efektivně spalovat energii.

3. Chodte spát a vstávejte ve stejnou dobu:

Pravidelný spánkový režim pomáhá stabilizovat biologické hodiny a metabolismus.

4. Trávte více času na přirozeném světle:

Ranní slunce pomáhá nastavit biologické hodiny, zlepšuje náladu a podporuje spalování tuků.

5. Omezte večer modré světlo:

Displeje telefonů a počítačů potlačují produkci melatoninu, i když existují

i studie, podle nichž se vliv modrého světla na spánek přeceňuje. Přesto ale existují vychytávky jako režim nočního světla nebo speciální brýle.

6. Dbejte na pravidelný pohyb:

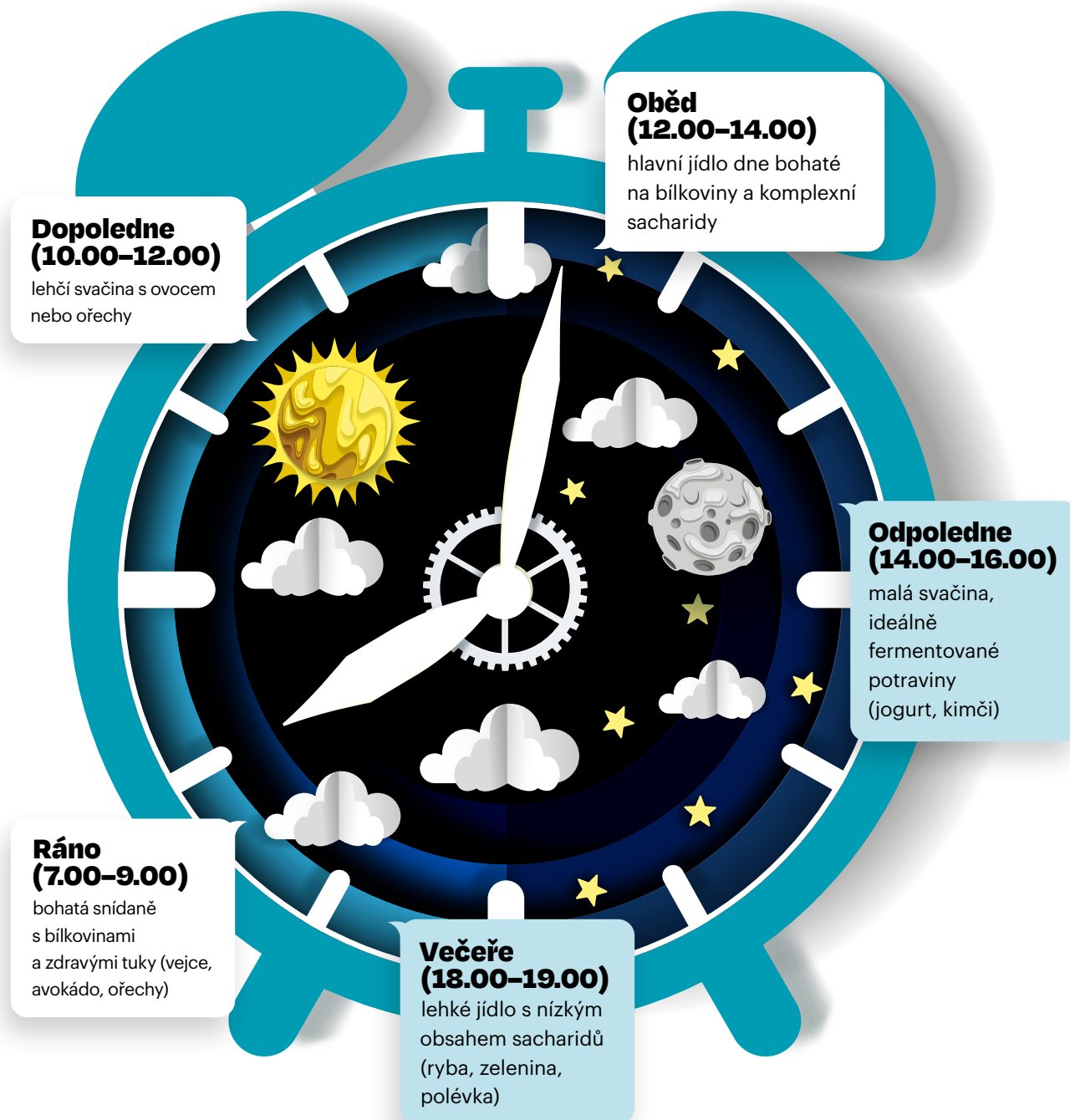
Přiměřená fyzická aktivita v průběhu dne podporuje rovnováhu mezi činností a regenerací.

7. Věnujte se relaxaci a regeneraci:

Meditace, dechová cvičení nebo jóga pomáhají snižovat stres a podporují přirozené fungování těla.

Respektování cirkadiánního kódu není jen trend, ale vědecky podložený přístup k optimálnímu zdraví. Správná synchronizace s přirozenými biorytmy přináší hlubší spánek, vyšší hladinu energie, efektivnější metabolismus a přirozené hubnutí. Jak říká profesor Panda: „Malé změny ve správný čas mohou přinést revoluční výsledky.“

Ideální jídelní plán podle cirkadiánního kódu



Po 20.00 hodině

nejíst; tělo se připravuje na regeneraci a zpracovává živiny přijaté během dne

OZEMPIC

Zázračný lék, který najednou nikdo nechce mít na předpis

David Štíhlý
Getty Images

Stačilo jedno slovo mezi hollywoodskými celebritami a najednou máme národní krizi. Ozempic – lék, který byl původně vyvinut pro pacienty s diabetem typu 2 – se stal horkým zbožím rychleji než poslední model iPhoneu. Jeho vedlejší účinek? Hubnutí bez námahy. Kdo by to byl řekl, že v roce 2025 budou diabetici soupeřit o své léky s influencery a bohatými paničkami?

Fenomén Ozempicu, což ostatně není jediný zázračný přípravek, který je na trhu k mání, je jako vystřižený z dystopického románu. Lék, který skutečně pomáhá lidem s vážnou nemocí, se stal módním doplňkem pro ty, kteří nechtějí omezit svůj příjem sýrových nachos a prosecca. A to hlavně proto, že tlumí pocit hladu. „Je to zázrak!“ šeptají si ženy na luxusních večírcích, zatímco diabetici marně prohledávají regály lékáren.

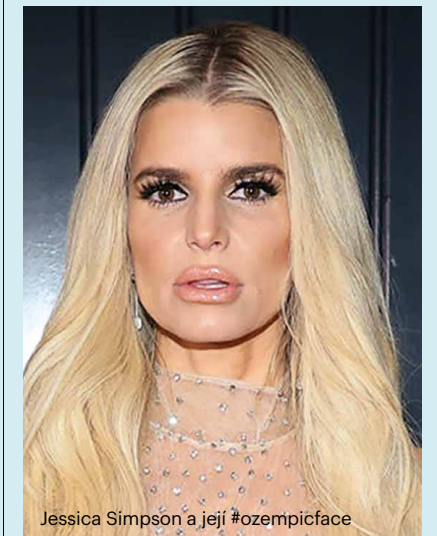
Zhubnout bez cvičení a diety? Lékaři mohou jen marně vysvětlovat, že shazovat nadbytečná kila není sprint, ale maraton a že důležitější je porozumět vlastnímu tělu a nesnímat ze sebe odpovědnost za vlastní zdraví. A tak zatímco čekárny endokrinologů praskají ve švech, sociální sítě jsou plné fotografií „před a po“ s hashtagy #Ozempic, #OzempicJourney, #OzempicChallenge a podobně.

Farmaceutické společnosti si mezi tím nenápadně mnou ruce a počítají zisky. Představte si to – vyvinete lék na nemoc a najednou ho chtějí i zdraví lidé. To je, jako kdybyste prodávali berle a najednou je každý chtěl nosit jako módní doplněk.



Kouzlo Ozempicu však má svá omezení a nepříjemné vedlejší účinky. Jeden z nich získal dokonce vlastní název – „Ozempic face“. Tento fenomén, kdy obličej po rychlém úbytku hmotnosti vypadá propadlý, ztrhaný a předčasně zestárlý, trochu jako vypuštěný balonek, se stal nechtěným vedlejším produktem honby za štíhlostí. Nutno podotknout, že chutí, které Ozempic bere, je ještě víc. Nečekejte žádný sex, drogy a rock'n'roll, protože všechny neřesti jsou zapovězené. Uživatelé Ozempicu obvykle ztenčují seznam společenských akcí stejně rychle jako obvod svého pasu – málokdo tuší, že když se loučíte se šunkovým chlebíčkem, často dáváte sbohem i radostem z tanečního parketu a záchvům romantiky.

A tak zatímco skuteční diabetici dál čekají na své životně důležité léky, část společnosti hledá další zkratku k dokonalému tělu. Možná je čas si přiznat, že některé věci prostě vyžadují čas a úsilí. Nebo možná je čas investovat do akcí výrobce Ozempicu. Koneckonců sázka na lidskou lenost byla vždy tím nejistějším vkladem. ●



Jessica Simpson a její #ozempicface

POHÁDKA

Klikyháky a cancourky

📖 Kateřina Kubalová 📖 Jitka Petrová

Bylo to jednou z jara. V kalendáři se skvěla velká čtyřka značící duben a počasí se podle toho činilo. Když Adámek nastupoval do vlaku, padaly mu na kapuci drobné sněhové vločky, ale teď bylo nebe zase jako vymetené.

„No jo, apríl,“ komentoval počasí zkušeně strejda Dan.

Svého synovce si vezl na návštěvu do domku s krásnou velkou zahradou, kde se na ně už těšila teta Anička a Adámkova sestřenice Eliška. Nastupovali spolu na velkém nádraží ve městě, kde Adámek bydlel s rodiči a kam strejda jezdil za prací. Strejda nesl Adámkovu tašku s oblečením a na zádech měl svůj pracovní batoh s notebookem. Adámek se lopotil s aktovkou. Chodil teprve do první třídy, aktovka byla skoro větší než on a taky byla pořádně těžká. Společně se prodírali davem lidí, kteří se po perném pracovním dni vraceli do svých domovů, a oči měl při tom na stopkách. Vlaky totiž miloval úplně ze všeho nejvíc a nádraží pro něj bylo rájem.

„Tak, a je tu vlak,“ zaveršoval Dan, když u nich se zasyčením zastavil modrý motorák.

„Jéé,“ vydechl okouzleně Adámek a hnál se ke dveřím. Usměvavá stewardka mu pomohla do schůdků a Adámek se vydal na lov toho nejlepšího místa. Měli kliku, volná čtveřice sedaček na ně doslova čekala. Adámek si sundal bundu, na volné místo položil aktovku, uvelebil se u okna a zíral na cvrkot na peroně. Strejda Dan mezitím napěchoval tašku s oblečením do držáku nad sedačkami, otevřel svůj batoh a vylovil igelitku s logem knihkupectví.

„Koukej, co pro tebe mám,“ položil vítězoslavně na stolek před Adámka knihu s obrázky vlaků.

„Supééér, děkuju,“ usmál se na něj kluk.

Když ale strejda nadhodil, že by mu z ní mohl Adámek něco přečíst, začal se trochu ošívát. Jestli ho totiž ve škole něco zlobilo, bylo to právě čtení. Písmenka se mu pletla a ne a ne jim přijít na kloub, natož najít ve čtení zálibu. Prokousávat se napsanými řádky pro něj bylo nutné zlo.

„Já se teď budu radši koukat z okna, můžu?“ podíval se prosebně na strejdu Dana a ten na něj chápavě mrknul.

„Jasně, já si teď stejně musím ještě na chvíli zapnout počítač, a než dojedeme, vyřídím pár pracovních mailů.“

„Tak jo,“ odkýval mu odpověď s povděkem Adámek a opřel se nosem o okenní tabulku.

Strejda Dan zapojil svůj notebook do zásuvky pod sedačkou, do uší si strčil sluchátka, aby ho nerozptyloval okolní ruch, a pustil se do práce. Motoráček se skoro neslyšně rozjel a před Adámkovými očima se začal odvíjet jeho nejoblíbenější film – koleje, mašiny a prchající domy. Spleť ulic a domů po chvíli vystřídaly předměstské vilky, o další chvíli později chatová kolonie a pak už se vlak ponořil do lesů a luk. Když měli starý lom, Adámek si se zájmem prohlížel rozbořený areál, ze kterého kdysi vedly koleje až k hlavní trati a nákladní soupravy odtud rozvázely lámaný kámen. Teď ale kolejiště masovalo husté houští a místo vlaků se po jeho pražcích vláčeli slimáci a v horku proháněly ještěrky.

„Ach jo,“ povzdechl si Adámek. To by byla taková krása, kdyby se po těch kolejích zase jezdilo. Až

budu velkej, tak si nějakou starou trať koupím a opravím ji, umiňoval si klouček a byl tak zaujatý svou představou zachránce staré železnice, že si ani nevšimnul, že s ním už nějakou dobu zírají z okénka další čtyři oči. Na opěradle sedačky za jeho pravým ramenem se totiž usadila dvojice palubních skřítků. Týpeček měl na sobě pruhované kalhoty a mikinu s velkou kapsou. Týpečka měla šaty ze stejné pruhaté látky a na uších náušnice ve tvaru otazníčků. Oba měli stejně hnědé vlasy a hnědozelené oči. Byla to totiž dvojčata. A tahleto dvojčata teď seděla u Adámkova ramene a ani nedutala. Tedy, ticho jim vydrželo jen děsně malou chvíli. První se ozval týpeček.

„Co to máš?“ zašeptal do ucha Adámkovi a ukázal zároveň malou ručičkou na jeho aktovku. Kluk se lekl, až poskočil.

„To je aktovka. Ale kde se tady bere?“ vydechl udiveně a zvědavě si oba společtující prohlíželi.

„Jedeme s tebou,“ odvětila týpečka. „A pročpak má ta aktovka na sobě ucho?“

„To aby se dala nosit,“ odpověděl jí Adámek a připadal si trochu jako vlk z Karkulky.

„Já jsem Adam, jak se jmenujete vy?“

„Já jsem Pročpaklína.“

„A mně říkají Cotomášek.“

„Áááha,“ odušil kluk a se zájmem sledoval Cotomáška, který se z opěradla přesunul na aktovku, vytáhnul z kapsy lupu a všechno si bedlivě prohlížel. Zrovna se chtěl sklouznout po reflexní pásce na boku aktovky, když se strejda Dan, sedící naproti Adámkovi, protáhl, aby ho nebolela záda, a zase se soustředě-

ně zadíval na obrazovku počítače. Skřítkové se lekli, schovali se za záves, ale brzy zase vystrčili své zvědavé nosy.

„Pročpak se ten člověk pořád dívá do té věci?“ kroutila nechápavě hlavou Pročpaklína, až se jí malé otazníčky v uších rozkmitaly.

„Musí ještě chvíli pracovat. Chcete se podívat, co je uvnitř aktovky?“

„Jasně!“

Adámek z ní začal vyndávat všechny svoje školní potřeby a na stolku se tak ocitnul penál plný barevných pastelky i krabička s nedojedenou svačinou (ta mimochodem Cotomáškovy moc chutnala, až se Pročpaklína durdila, že jí nic nenechal), slabikář, početník a nakonec velké desky s obrázkem dinosaura.

„Co to máš?“ zahuhňal Cotomášek s papulkou plnou svačiny.

„To jsou desky na písmenka,“ vysvětlil mu Adámek a za ochotné asistence Pročpaklíny je otevřel. Jejich strany byly rozdělené do malých přihrádek, které byly plné papírových kartiček. Pročpaklína si jednu chtěla vytáhnout, aby ji pořádně prozkoumala. Ale právě v tu chvíli strejda Dan posunul počítač, nechtěně drcnul do penálu, ten zavádil o slabikář, a protože Adámek nestačil všechno pochyťat, nešťastné desky se porouchely k zemi a kartičky se rozletěly na všechny strany. „No nazdar!“

Cotomášek s Pročpaklínou se honem pustili do sbírání, a jak byli drobní, mohli prošmejdít všechny kouty i štěrbinky pod sedačkami. I Adámek se činil a za chvíli se jim podařilo všechny poztrácené kartičky nakupit na sedačce.





„K čemu to vlastně je?“ prohlížel si Cotomášek jednu z nich a otáčel s ní na všechny strany, aby té záhadě přišel na kloub.

„To je divný,“ zkoušela pochopit kartičkovou záhadu i Pročpaklína. „Proč jsou některé klikyháky malé a některé velké a pročpak mají některé u sebe ty malé cancourky?“

„Ty jsi taky cancourek, prosím tě. To jsou háčky, čárky a písmenka. Jenomže, jestli ta písmenka nesrovnáme zpátky do desek, bude v pondělí ve škole malér.“

„Neboj se, my ti pomůžeme,“ ujistili ho skřítkové. „Jak to provedeme?“

Adámek se v hromádce kartiček chvíli přehraboval. Několik jich vybral a vyskládal do přihrádek v deskách tak, že v každé přihrádce bylo jiné písmeno. „Musíme teď společně hledat všechny další kartičky od jednotlivých písmenek a strkat je do správných přihrádek. Chápete?“

„Chápeme!“

„Nejdřív hledáme všechna A.“

„Jasněěě,“ vrhnul se Cotomášek do hledání a za chvíli byla všechna A pohromadě.

„Budeme závodit, kdo bude hledat rychleji?“

„Jasněěě!“

A tak Cotomášek vyhrál kolo s hledáním B, Pročpaklína nejrychleji našla nejvíc kartiček s písmenem C a Adámek bezkonkurenčně zvítězil v kole s E. Hledali a hledali, až hromádka ze sedačky zmizela a všechna písmenka byla v deskách.

„Ty závodní kartičky jsou super! Co se s nimi dá ještě dělat?“ zajímala se Pročpaklína.

„No my se podle nich ve škole hlavně učíme číst.“

„Číst?“

„Podívej, třeba tohle je tvoje jméno,“ vysvětloval Adámek a vyskládal při tom na sedačce nápis PROČPAKLÍNA.

„To je krása, hustýýý,“ vydechla týpečka nadšeně, zálibně si své jméno prohlížela a prstem si ukazovala jednotlivá písmenka. P, R, O, Č, P, A, K, L, Í, N, A. Jak předtím písmenka sbírali, docela si je zapamatovala.

„To je super, já chci taky!“ hrnul se k Adámkovi z druhé strany sedačky Cotomášek. „Ale udělám to sám.“

Adámek mu musel jen maličko pomoci, ale za chvíli už se vedle Pročpaklínina jména objevilo taky: C, O, T, O, M, Á, Š, E, K.

„My umíme písmenka, my umíme písmenka!“ jásal skřítkové, až je

musel Adámek posunky tišit, aby je nezaslechl strejda Dan. Skřítkové se ztišili a potichoučku si z kartiček poskládali ještě jména svých kamarádů a taky slova VLAK, CESTA, NÁDRAŽÍ, KOLEJE a další věci, které měli rádi.

Byli by si s písmenky hráli celou věčnost, jenomže se z reproduktoru nad jejich hlavami ozvalo jméno stanice, kde měl Adámek se strejdou vystoupit. Oba skřítkové bleskurychle srovnali písmenka zpátky do desek, rozloučili se s Adámkem a byli fuč. Adámek si všechno uložil do aktovky a natáhnul se ke knize, kterou mu přinesl strejda. Všechna ta písmena v ní mu najednou nepřípadala až tak moc nudná.

„Strejdo, budeme vystupovat. A až dojdeme k tobě domů, tak ti něco přečtu, jo?“

„Super, už se moc těším,“ usmál se na kloučka Dan. Zaklapnul počítač, strčil ho do batohu, sundal tašku a za chvíli už se oba z peronu dívali, jak jejich vlak odjíždí pryč. Čekal je skvělý víkend. ●



Pročpaklína se pro písmenka tak nadchla, že dokonce napsala pohádku a přečetla ji Cotomáškově.

Uři správně pořadí obrázků a slabiky pod nimi zapiš do tajenky. Ta ti prozradí, jak se jmenuje nejdelší železniční tunel na světě, který se nachází ve Švýcarsku.



TAJENKA: _____ tunel _____ km

Z rozsypaných písmenek zkus vymyslet co nejvíc slov a zapiš je kolem!

Když sečteš rozsypaná čísla, zjistíš, kolik kilometrů nejdelší tunel na světě měří.





Čtení je skvělá věc!

Je jako kouzelný klíč, který odemýká dveře do nových světů. Pomáhá nám v mnoha věcech – když často čteš, zlepšuješ si paměť a učíš se lépe soustředit, poznáváš nová slova, díky nimž se ti pak snadněji povídá s kamarády i píše ve škole. Když si čteš nahlas, trénuješ svůj hlas a výslovnost.

Zapiš první písmeno názvu obrázku do okének a zjistíš, jakou další důležitou schopnost čtení pomáhá rozvíjet.



TAJENKA: _____

Poznáte, které vlaky smí jet?

Podívejte se dobře na barvy návěstidel. Jen dva vlaky na obrázku smí pokračovat v jízdě. Které to jsou?



Řešení:

- Nákladní vlak s uhlím je na vlečce z uhlíneho dolu do stanice. Na návěstidle před ním svítí modré světlo, které značí zákaz posunu. Musí zůstat stát, a nesmí tedy jet z vlečky do nádraží.
- Nákladní vlak ze skladu jede také po vlečce, ale na návěstidle mu svítí bílé světlo, které značí povolení k posunu. Smí tedy z vlečky pokračovat dál a vjet do nádraží.
- Parní lokomotiva, která stojí ve stanici, má na návěstidle červenou, stejně jako rychlík před stanicí. Oba tedy musí stát.
- Modrý osobní vlak Arrivy je u předvěsti, která ho informuje, že na dalším návěstidle má očekávat snížení rychlosti na 40 km/h. Musí tedy začít zpomalovat, ale jede dál. Na dalším návěstidle mu pak svítí dvě žluté, tedy rychlost 40 km/h a výstraha. Od tohoto vjezdového návěstidla smí jet do stanice maximálně rychlostí 40 km/h a musí očekávat, že na dalším návěstidle bude červená.



Soutěžní křížovka

Pro všechny, kdo si chtějí procvičit své mozkové závity, jsme připravili křížovku o balíček s merchem týmu Martina Macíka MM Technology.

V tajence najdete životní radu, kterou dal Martinovi jeho otec:

POMŮCKA: APA, BAT, BIREMA, NUBIE, SVÁDOV	INIC. ZPĚVÁKA DYKA	PROTĚJŠEK JULIE	1. DÍL TAJENKY	INDONÉSKÝ OSTROV	AGENTURA PRŮZKUMU VEŘEJNÉHO MINĚNÍ	MEZINÁ- RODNÍ SDRUŽENÍ LETECKÉ DOPRAVY		NAUKA O VZTAZÍCH PROSTO- ROVÝCH ÚTVARŮ	ANGL. PAŽE	DESKOVÁ HRA		DĚLNÍK PROVÁDĚ- JÍCÍ VÝKOPY	FORMANŮV FILM	POPĚVEK	MPZ TUNISKA
HÁZETI							PRVEK KOMIKY				NĚMECKÝ STUDENÝ				
PODOL							MUŽ TRPÍČI EROTOMANIÍ STEVENSO- NOVY INICIÁLY				ROZPOUŠ- TĚT ŽÁREM				
	MPZ MAROKA			DŘEVINA						BRAZILSKÁ ŘEKA				ODEZVY	NEJ- SLAVNĚJŠÍ Z ROŽM- BERKŮ
	KÓD SENEGALU			LETMĚ DOTYKY MÍČE						OBDIVOVA- TEL VŠEHO MÓDNIHO					
VYDAVA- TELSTVÍ TISKOPISŮ					ALPSKÁ PASTVINA			ČÁST ÚSTÍ NAD LABEM							
					TISKOVÁ KONFE- RENCE (ZKR.)			VID							
SOUBOR DEVĚTI HRÁČŮ						2. DÍL TAJENKY									
						OSOBNÍ VLAK (HOVOROVĚ)									
	OPAK OBSAŽENO	NÁZEV PÍSMENE I					KLUS KONĚ				BÝVALÁ SPZ ÚSTÍ NAD LABEM				
		TESTAMENT					VNIKNUTÍ				CITOSLOVCE ULEHCENÍ				
TYČE NA PŘEDKU VOZŮ					KOŽNÍ CHOROBA						SVĚTOVÁ VELMOC				KÓD ČINY
					OBYVATEL TURECKA						INIC. SLOVEN- SKÉHO MALÍ- ŘE CSUDAIE				
PŘEDLOŽKA					OSVĚŽUJÍCÍ CHININOVÝ NÁPOJ				ANGL. KDYŽ			CHEM. ZN. SCANDIA			
					EVROPAN				PEVNÝ PODPA- LOVAČ			SLOŽKA KAOLINU			
INIC. EKONOMA KOVANDY			HISTORICKÁ OBLAST U NILU					INIC. ZPĚVÁKA CALLTY			POKYNUTÍ (KNIŽNĚ)				
			TYP LODI					VUDCE PARTY			LEKNUTÍ				
KALOVKA							PŘEDLOŽKA			OPAK PŘED				ANGL. NETOPYR	VĚTNÉ SPOJENÍ
							KRUTÝ ČLOVĚK			LIDOVÝ NÁZEV AZALKY					
OBILÍ SETÉ NA PODZIM						IMITOVÁNÍ									
						ŠTORCHŮV HRDINA									
	ÚZLABINA	HRDINA				3. DÍL TAJENKY									
		HUDEBNÍ ZNAČKY				DOSLOVNÝ PŘEKLAD									
SEKÁČ					STO- KORUNA (LIDOVÉ)					ZHOTO- VENO ŠITÍM					
					ANGL. TY					RÝNSKÝ ČLUN					
PUKLINA				JAPONSKÝ PORCELÁN				AROMATICKÁ SLOUČENINA						MODEL VOZU FORD	JANÁČKOVY INICIÁLY
				NÁRODNÍ PARK (ZKR.)				INIC. MODE- RÁTORA MORAVCE							
LÍH							ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA				LESKLÝ KOV				
KÓD BĚLORUSKA			TOUŠ				AUTOMO- TOKLUB (ZKR.)				DAVIDŮV HRDINA				

Svoje odpovědi posilejte do 31. 8. 2025 na adresu marketing@arriva.cz.

SLOUPEK

Nakoukaný

+ Pavel Novotný

Říkali mi král bulváru. Stvořil jsem několik celebrit, které znáte jako naprosté exoty. Ale jsou slavní. Umím udělat celebritu.

Udělat ji z přejezdu pod okny starostovny tak nebylo nijak složité. Vzpomínáte na kauzu, kdy vychovatelky v Řeporyjích vedly děti přes přejezd na červenou? Je to už pět let. Dnes je tento přejezd jedním z televizně nejznámějších v Evropě. Klidně si to vygooglete: „přejezd Řeporyje“.

Za poslední rok jsem tu měl jen Krimi zprávy pětkrát. Zdejší zvyklost, každý tu má přebíhání vlakových kolejí „nakoukaný“. Místní vědí, že přejezd je pod dozorem kamer obecního fízla, který bude vláčet bahnem sociálních sítí každého uličníka, kdykoli si zamane. Doporučila mi to kdysi policie jako psychologický nástroj: „Jestli vám teda nevadí, že budete za buzeranta celé vesnice.“

Měli pravdu. Viděli jste ten Google. Většinou cizinci a děcka mimo Řeporyje, co jdou do skateparku. Řeporyjští se bojí, že je dám na obecní Facebook. Ostatně, klidně si tam zajděte po dočtení. Nemažu se s tím.

I tak se tu přebíhá. Okno starostovny mám nad tímhle kinem už šest let. Tři kamarádi kolem padesátky, nadraní z hospody. Šli jako vždycky i přes spuštění signalizace. Můžou mě mít přece na salámu, známe se moc dlouho na to, abych si vylosoval na obecní zeď hanby na FB zrovna je. Jenže tentokrát přijel odkloněný rychlík. Těm dvěma vzadu se na chvíli zastavilo srdce, když netušili, jestli to prvního nevzalo. Nevzalo, ale klepal se ještě dlouho.

Na měsíc přestali, ale už zase přebíhají. Víte proč? No jasně. Mají to přece nakoukaný...

Nebudte jako ti pitomci tady. Nestojí to za to.

Dobře dojeďte, milí čtenáři.



SUPPORT LESBIENS

Na múzu se nedá spoléhat

Když se kapela po šestileté pauze vrací s novým albem, je o čem mluvit. A o Support Lesbiens a jejich Sugarfire to platí dvojnásob. Album vzniklo s jasným záměrem: aby se skvěle hrálo naživo, což se na březnovém křtu jednoznačně potvrdilo. Co se dělo během dlouhé odmlky? Jak vznikaly nové skladby a s jakými výzvami se potýká současná hudební scéna? O tom všem mluví kytarista Hynek Toman a bubeník Radek Tomášek, kteří s dávkou ironie, upřímnosti i nostalgie dávají nahlédnout do zákulisí kapely.

t Helena Dostalová f archiv Support Lesbiens

Novou desku jste vydali loni v říjnu. Jak dlouho jste na ní pracovali?

Radek: Asi rok. Předtím jsme spíš tak přešlapovali na místě a strašně se to táhlo. Pak jsme si jednou řekli: „Tak a dost, musíme zabrat!“ Poslední rok byl opravdu intenzivní. Poskládali jsme všechny nápady dohromady, a spousta skvělých věcí vznikla dokonce až na poslední chvíli.

Měli jste pocit, že už fanouškům novou desku dlužíte?

Hynek: Chtěli jsme ji dopřát hlavně sobě, potřebovali jsme se pohnout, vltnout na scénu s něčím novým, abychom měli na čem stavět. A abychom zase měli energii a chuť do hraní, protože když hraješ věci pořád dokola, není to ono.

A přišla ta nová energie?

H: Jojo, jen spolu s ní přišlo pár šedin, ale nestěžujeme si.

Hrajete už od devadesátek, kam se jako kapela posouváte?

H: Doufám, že dopředu, ale těžko soudit objektivně. Stali jsme se vlastně dvougenerační kapelou. Filipu Fendrychovi je 35, kdybych sebou mrsknul, mohl bych klidně být jeho otcem.

R: Neustále se snažíme zůstat aktuální, i když tentokrát jsme se vrátili k old-schoolu s živými bicími. Nechybí samozřejmě syntetizátory, ale vše jsem nahrál vlastníma rukama. Album mísí hudební styly, které nás formovaly, jen v modernějším hávu. Nevím, jestli jde přímo o posouvání člověka, ale všichni stárneme a vyvíjíme se v tom, co nás baví.

H: K inspiraci ještě dodám, že všichni hltáme různorodou muziku. Především jsme ale chtěli, aby se nám skladby dobře hrály živě, protože koncerty jsou naší doménou. Myslím, že tohle se nám opravdu povedlo. A také jsme se vždy snažili, aby písně měly nějaké sig-

nifikanční prvky, že zazní intro a ty víš, která skladba přijde.

To mě na vaší tvorbě baví, že třeba v písni o cirkusu najednou zazní jednoduchý tón, který dokonale evokuje atmosféru šapitó.

H: O tom to právě je. Baví mě, když z kompozice vyzařuje emoce. Nechceme vytvářet jen umělohmotné, ryze rytmické nebo taneční kusy, ale předávat posluchačům autentický pocit, že za tím vším stojí skutečný člověk. Troufám si tvrdit, že tohle je i takový náš poznávací znak. Není v tom ale žádný kalkul, jednoduše jde o přirozené propojení melodie s textem.

Co podle vás dělá některé skladby úspěšnými? Vaše singly se pravidelně řadí mezi nejhranější v rádiovém vysílání.

H: Hudební svět se oproti situaci před dvaceti lety zásadně proměnil. Pamatu-

jeme éru, kdy se prodávalo i čtvrt milionu nosičů a rádia určovala, co bude populární. Dnes je vysílání v éteru spíš jen potvrzením, že ještě existuješ. Klíčové je, zda si posluchači melodii přidají do svých playlistů a budou se k ní vracet.

A co tedy rozhoduje o tom, že se hit stane hitem?

H: Kdyby to někdo věděl s jistotou, byl by milionářem. Obzvlášť u nás v Česku - když poslouchám některé populární nahrávky, říkám si: „Proč zrovna tohle?“ Je to alchymie, které úplně nerozumím.

R: Kdyby existoval jasný recept, každý by ho využil. Podle mě rozhoduje autenticita, emoční náboj a jednoduchost - něco, co si spontánně zabroukáš třeba ve sprše. Zásadní roli hraje i text, což pro nás byl s angličtinou trochu problém. Proto jsme začali experimentovat s češtinou - aktuální kolekce obsahuje tři české kompozice.

Takže jste se chtěli trochu přiblížit českým posluchačům?

H: Angličtina nás samozřejmě pořád baví, ale když vytvoříš kvalitní český text, sdělení rezonuje mnohem lépe. V angličtině si řadu významů spousta lidí ani nepřeloží. Když ale nahrávka sama o sobě není dobrá, žádná čeština ji nezachrání. Posluchači buď uvěří tvému sdělení, nebo ne. V tomhle ohledu je jedno, jestli zpíváš anglicky, česky, nebo v morseovce.

České texty psal váš bývalý zpěvák Czenda Urbánek. Jak k tomu došlo?

R: U pivka, to se vždycky lépe domlouvá. Ale abych to neshazoval - Czenda vypadal, že má ze spolupráce fakt radost. Začalo to jako experiment s jednou kompozicí, následovala druhá a nakonec napsal i duet. Poslední text z jeho pera nesl název Monet. Už jsme měli



hotový master v angličtině, když zavalal s tím, že ho napadla ještě česká verze. Okamžitě jsme celý proces zastavili a v pondělí zamířili do studia nahrávat novou variantu.

Klip k nové písni Dublin, kde současný zpěvák utopí Czendu, skrývá nějaký hlubší význam?

R: Jasně. Ústřední myšlenka klipu spočívá v tom, že hlavní hrdina bojuje sám se sebou - jde o jednu a tutéž osobu. Obsazení bývalého a současného zpěváka do těchto rolí nám přišlo jako super nápad. Video obsahuje i metaforický příběh nástupu nové éry, přestože mi-

nulost zůstává navždy součástí identity. Nikdy se jí úplně nezbavíš, i když se o to snažíš.

Na albu se mísí hodně stylů. Dublin má třeba takový „jelenovský“ vibe.

H: Tak spíš Jelen má irský vibe a Dublin měl být takový hospodský dupák s námořnickou atmosférou. Ale jinak máš samozřejmě pravdu. Mísíme spoustu různých stylů, nebráníme se ničemu. Ráda sice vypadá tvrdě, ale má rád folk. Mně se líbí i country, tradiční muzika. Pořád se ale pohybuje na hranici pop-rocku. Nechceme, aby na desce bylo deset písniček se stejným rytmem.

Jak to vlastně u vás v kapele je? Shodnete se, hádáte se?

H: U nás vůbec neexistují boje ego versus ego jako v některých jiných kapelách. Jsme absolutně v pohodě. To není ani demokracie. Tohle je spíš taková benevolentní diktatura kvality. Když se udělá fakt dobrá věc a všichni řeknou, že to je dobré, tak to projde. A když se udělá písnička, o které všichni tušíme, že to není úplně ono, tak ne. Jednoduše.

Co prožíváte během tvorby? Jak probíhá váš kreativní proces?

H: To je různé. Někteří umělci potřebují pohodu, jiní čerpají z melancholie či deprese. Paradoxně často platí, že přílišná spokojenost tvořivosti moc neprospívá.

R: Inspirace občas přiletí nečekaně, ale většinou to tak jednoduché není. Na múzu se nedá spoléhat. Poslední dva roky jedu na plný plyn, takže potřebuji čas. Vezmu kytaru, experimentuji s akordy, pobrukuji si různé melodie a vyčkávám na ten správný moment. Je to jako skládačka - máš střípky, ale kompletní obraz zpočátku chybí. Musíš to prostě vysedět, někdy to zabere hodiny, jindy měsíce. Zajímavé je, že když projekt odložíš a vrátíš se k němu později, najednou do sebe všechno zapadne.

Vraťme se ještě k albu. Jak vznikl název Sugarfire?

R: Filip Fendrych udělal písničku o andělské ženě s ďáblem v těle a trefně ji nazval Sugarfire. Nám se to strašně líbilo, protože to bylo neotřelé. V názvu je navíc hodně věcí z celé desky - je to ohnivé, ale i sladké, sexy a taky pěkně úderné. Evokuje Red Hot Chili Peppers - šťavnatá, pálivá, ale zároveň něžná.

Jaký význam podle vás mají cédečka v dnešní době?

H: Upřímně? Žádný. Je to vizitka, kterou



Support Lesbiens

Česká rocková skupina, založená v roce 1992 v Praze. Jako první česká kapela zpívající anglicky dosáhla vrcholu oficiální rozhlasové hitparády IFPI díky singlu Cliché. Videoklip k této písni, s herci Janem Budařem a Josefem Vinklářem, vyhrál hitparádu World Chart Express na MTV, kde se skupina stala Artist of the Week. Kapela během více než 30 let prošla různými personálními změnami a získala řadu ocenění, což potvrzuje její význam na hudební scéně.

↑ V klipu Dublin se proti sobě postavili současný zpěvák Dušan Marek a bývalý zpěvák Josef Czenda Urbánek.

strčíš do kapsy. Málokdo má dneska už vůbec kde CD přehrát. Je to pro staromilce, lidi nad čtyřicet. Pro ostatní je to relikv jako VHS kazeta. Ale přesto jsme ho vydali.

A jak vidíte streamovací platformy? Pomáhají vám?

H: Z finančního hlediska je to katastrofa. Za puštění dostaneš akorát tak na rohlík. Deska dneska funguje jako promo materiál pro koncerty. Jedině z koncertů může kapela nějak přežít. Pro klasické muzikanty, jako jsme my, je to složité. Ale nestěžujeme si, taková je doba. Nechtěl jsem se toho dožít, ale stalo se.

Chtěl jsi být slavný?

H: Ne, jen jsem chtěl být v pohodě.

A nejsi?

H: Ne úplně. Místo skládání písniček řešíš sociální sítě a videa. Mladí v tom

vyrostli, pro ně je normální žít online. My vyrůstali v době, kdy být slavný znamenalo, že tě lidi nepotkávají. Dnes se musíš lidem cpát pro větší dosah. Hudba je až druhořadá - nejdřív musíš být slavný, pak si možná někdo poslechne tvoji muziku.

R: Je to revoluce jako přechod od němému filmu ke zvukovému. Svět je zahlcený hudbou, každý si může na laptopu něco uplácat. Zábava se roztránila - dřív jsi měl pár možností, dnes stovky. Jen asi desetina populace jsou opravdoví fanoušci hudby, a ještě se musíme dělit s ostatními žánry.

Co plánujete na jaro a léto?

H: Priorita je křest, pak letní akce a festivaly. Musíme nazkoušet setlist a naučit se nové věci. Chceme, aby i lidi cítili to vzrušení, které máme my při hraní. ●

CENTRUM
BABYLON

WELLNESS HOTEL
BABYLON
★ ★ ★ ★

liberecké centrum
zábavy a relaxace
pro celou rodinu

SKVĚLÝ TIP NA VÝLET
ZA KAŽDÉHO POČASÍ

CHCETE STIHNOUT
JEŠTE VÍCE ZÁBAVY?

Využijte ubytování
ve WELLNESS HOTELU
BABYLON!

Doporučujeme výhodné pobytové balíčky
s neomezeným vstupem do Aquaparku,
Funparku, iQPARKU, iQLANDIE
a zrcadlového Labyrintu
nebo do Wellness centra
po celou dobu pobytu.

CENTRUM BABYLON, a. s.
Nitranská 1, Liberec
www.centrumbabylon.cz
www.hotelbabylon.cz

THE WORLD'S LEADING DRUM & BASS FESTIVAL

LETITROLL



NEW HOME

PHASE 2

A - Z

**A.M.C | ANDY C | CAMO & KROOKED
DIMENSION | HEDEX | HYBRID MINDS
KOVEN | NETSKY | SUB FOCUS | WILKINSON**

A - Z

[IVY] | A LITTLE SOUND | AC13 | AGRESSOR BUNX | ALIBI | ANAÏS | ANDROMEDIK | BASSTRIPPER
BENNIE | BILLAIN | BLACK SUN EMPIRE | BLOOM | BREAK | BURR OAK | CHARLIE TEE | CIRCADIAN
DEEP NOTION | DEGS | DELTA HEAVY | DIRTYPHONICS | DJ HYBRID | DLR | DOCUMENT ONE B2B JAMEZY
EKWOLS | EL PABLO | ELUUN | EMILY MAKIS | EMPEROR | FLAVA D | FLOWIDUS | FORMULA B2B T-LEX
FREAKS & GEEKS | FRED V | GENTLEMENS CLUB | GINO B2B AMPLIFY | HALLUCINATOR | IAMDOOMED
JADE | JOE FORD | JUSTIN HAWKES | KARA | KILLBOX | KYRIST | LEE MVTTHEWS | LENS | MAGNETUDE
MAKOTO | MANDIDEXTROUS | MAZE | MEJUS | MERIKAN | METRIK | MNDSCP | MOB TACTICS | MOZEE
MYSELOE | NEONLIGHT | P MONEY X WHINEY | PHACE | PHIBES | PRIMATE | PROLIX | PYTHIUS | QZB
REDPILL | ROVA | S.P.Y | SKANTIA | SKEPSIS | SKRIMOR | SOTA | SPOR | STATE OF MIND | T & SUGAH
T95 | TASK HORIZON | TEDDY KILLERZ | THE UPBEATS | TURNO
URBANDAWN B2B HOAX | USED | YOUNPHORIA

& MANY MORE

UNIQUE STAGES - THREE DAYS OF DRUM & BASS - MASSIVE LINE-UP

31. 7. - 2. 8. 2025 | LAKE MOST | CZECH REPUBLIC



ústecký kraj

očko



TICKETS AVAILABLE AT
[LETITROLL.EU](https://letitroll.eu) / [LETITROLL.CZ](https://letitroll.cz)