

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

2/2025



Téma čísla

**Nová tvář vlaků pro
Západní expresy a Berounky**

Jezdí s námi

ŘIDIČI Z RŮZNÝCH KOUTŮ SVĚTA

 **arriva**



Jízdní řád Unhošť — Praha.

Unhošť — směr ku Praze											
5.13	5.29V	6.39	7.40	11.16	12.58						
	15.34	17.42*	19.21	20.59							
Unhošť — směr ku Kladnu											
7.00	9.13	11.48	13.43**	14.03	15.06*						
15.18	18.30V	19.22	21.00	22.56	0.08						

Vysvětlení: V, jezdí jen ve víkendy dny pracovní; * jezdí jen v sobotu a v neděli;
** jezdí jen v sobotu, jezdí víkendy dny.



Zahraniční kolegové

Za jejich přízvuky se skrývají různé cesty, které je dovedly až za volant. V Arrivě našli jistotu, řád a pocit domova.

9

Historie jízdních řádů

Dokázali byste v dnešním online světě aplikací ze starých papírových jízdních řádů poznat, kdy odjíždí váš spoj?

12

Poradna

Bolí vás záda? Potřebujete se protáhnout? Přinášíme vám další tipy na cviky, které můžete vyzkoušet kdykoli během dne.

20

Rozhovor s vězni

Mříže nejsou vždy tou nejlepší nápravou. „Věděl jsem, že až vylezu, dojdou si pro dávku,“ říká Křištof. Přesto se díky běhání vrátil zpátky do života.

26

Zajímavost

Bateriové vlaky i parciální trolejbusy? Češi je měli dávno před ostatními. Úspěšně je otestovali – a pak na vlastní nápady málem zapomněli.

32



Milé kolegyně a milí kolegové,

rok se s rokem sešel a my už vyhlížíme nový, s šestkou na konci. Pamatuji si, jako by to bylo před pár dny, kdy jsem vám přál všechno nejlepší do roku 2025, čas mezitím utekl jako mávnutím kouzelného proutku a dovoluji si vám popřát do roku dalšího.

Jak čas neuvěřitelně rychle plyne, je vidět i na tom, jak dlouho někteří z vás pro Arrivu pracují. Často se dívám do pracovních výročí a kolikrát nevěřím vlastním očím, kolik dlouhých let je řada z vás Arrivě věrná – a za to jsem moc rád, to mě těší. Mimochodem – jeden kladenský rekordman je své práci věrný už od roku 1972. To je opravdu úctyhodné a nejen on, ale i vy všichni si zasloužíte poděkování.

Děkuji za vaše nasazení a práci, kterou jste v tomto roce odvedli. Užijte si klidné Vánoce s těmi, které máte rádi, vstupte do nového roku ve zdraví a pohodě a ze všech cest, které denně podnikáte, se vraťte v pořádku a tam, kam si přejete.

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva

S úctou



Milé kolegyně a milí kolegové,

když přemýšlím nad tím, co se letos událo, nejvíc mě těší, jakou energii a nasazení každý z vás do práce vkládá. Přiznávám, že jsem úvodník nějakou dobu nenapsala, ale věřte mi, že i když mlčím, sleduji všechno kolem sebe a nesmírně si vážím toho, co každý den dokázete.

Letos jsme měli opět možnost podpořit vaše projekty prostřednictvím Arriva grantů a vidět, kolik času a srdce dokázete věnovat dobročinným aktivitám mimo práci. A vánoční vlak? Ten bude letos výjimečný, protože splní přání dětem z dětského domova a připomene nám všem, že malé dárky a úsměv dokážou vykouzlit velkou radost.

Děkuji vám za všechno, co pro firmu děláte, a přeji vám klidné a pohodové svátky s vašimi nejbližšími. Ať máte nový rok plný energie, zdraví, radosti a dobré nálady.

S láskou

Lucia Kunešová
personální ředitelka skupiny Arriva

TOMÁŠ NETOLICKÝ

provozní ředitel ARRIVA CITY

Text: Helena Dostalová
Foto: archiv Arrivy

„Každý den je jiný. Na mně je zajistit, aby autobusy vyjely, řidiči měli kde bydlet a čím jezdit – od depa přes dílny až po nabíječky. Tabulky k tomu patří, ale operativa je to, co mě opravdu baví.“

Co všechno dnes spadá pod vaši zodpovědnost v ARRIVA CITY?
Mám na starosti provozní a servisní část společnosti – tedy řidiče, vozidla, dispečinky, dílny i zázemí. Od odstavení autobusů přes myčky až po ubytování řidičů v nových lokalitách. Zkrátka všechno, co je potřeba, aby doprava fungovala a autobusy každé ráno opravdu vyjely.

Jak jste se k dopravě dostal?
Bavila mě od malička. Studoval jsem technologii řízení dopravy. Sice mě to táhlo víc k letadlům, ale ve východních Čechách z Pardubic toho v té době moc nelétalo. No a pak jsem našel volnou pozici v autobusové dopravě a odpověděl na inzerát ještě tehdejší Veolie. Začínal jsem v Hradci Králové jako provozní technik, později jako vedoucí provozní oblasti. Od roku 2017 působím už pod značkou ARRIVA CITY v Praze a donedávna v Kladně.

Dá se na takovou práci vůbec připravit studiem?
Škola dá člověku základní přehled – ekonomiku dopravy, řízení, legislativu. Ale reálný provoz je úplně jiný svět. Tam se ukáže, jestli umíte rychle reagovat, rozhodovat se a řešit situace, které na papíře nevypadají vůbec složité, ale v praxi jsou denní chleba.

Když říkáte „reálný provoz“, co to znamená v praxi?
Je to všechno, co musí fungovat, aby autobus mohl ráno vyjet. Například při



rozšíření do Kutnohorska jsme museli od nuly vytvořit kompletní zázemí – parkování, tankování, mytí, ubytování pro řidiče, návaznost na údržbu. Když linka startuje mimo hlavní depo, musí mít posádky komfort, jako by byly „doma“. To znamená hodně plánování, jednání i improvizace.

Stává se, že musíte řešit i závažnější situace?
Ano, občas se objeví i krizovka. Před časem jsme museli řešit případ řidiče, který po pauze nastoupil do směny pod vlivem alkoholu. Autobus jel naštěstí prázdný, protože přejížděl mezi linkami, a situace se rychle vyřešila – díky všímavosti kolegů i policie. Řidič byl okamžitě vyrazen z provozu a ukončili jsme s ním pracovní poměr. Pro nás to byla jasná hranice, kterou nelze překročit, ale zároveň i potvrzení, že systém kontroly a spolupráce v týmu funguje tak, jak má. Nebo si pamatuji třeba situaci z Hradecka, kdy byl celý kraj pod ledem a autobusy vůbec nemohly jezdit. Tehdy jsem rozhodl, ať řidiči raději zastaví a dál nepokračují.

Co považujete za největší úspěch poslední doby?
Rozjezd nových oblastí ve Středočeském kraji. Bylo to náročné, některé oblasti končily, jiné se rozjížděly, přesouvali jsme městskou část z Černého Mostu do Malešic i s dispečinkem. V krátkém čase jsme mezi několika firmami převedli desítky autobusů, přelepili označení, nastavili

odbavovací zařízení. Byla to obrovská logistická akce, ale zvládli jsme ji bez ztráty kytičky.

Co je nejtěžší část vaší práce?
Určitě práce s lidmi. Ne že by si řidiči špatně vydělali, ale jejich směny jsou náročné – ranní vstávání, noční návraty, dlouhé pauzy mimo domov. A to už dnes mladé lidi moc netáhne. Proto přibývá cizinců, bez kterých by se doprava v Česku už dávno zastavila. Děláme nábory i v zahraničí, ale naráží to na legislativní překážky. Je to běh na dlouhou trať.

V Kladně loni přibyla novinka – elektrobusesy. Jak jejich provoz vypadá z pohledu provozního ředitele?
Je to zajímavá zkušenost i výzva zároveň. Momentálně máme osmnáct elektrobusesů, které se nabíjejí částečně v našem areálu, částečně na rychlonabíječkách mimo depo. Funguje to, ale pořád ladíme detaily – infrastrukturu, kapacity, koordinaci několika dodavatelů. Elektromobilita podle mě dává smysl hlavně ve středně velkých městech, kde jsou kratší trasy a jednodušší energetické nároky. Ve velkých městech bude nejtěžší vybudovat dostatečnou nabíjecí infrastrukturu. Ale je to směr, který má budoucnost a my s ním získáváme cenné zkušenosti.

Jak se podle vás mění veřejná doprava jako celek?
Je pro mě naprosto klíčová – bez ní by se spousta lidí nedostala do práce nebo do školy. Ale myslím, že někdy se to s dopravní obslužností přehání – třeba noční spoje, které vozí pár lidí. Objednatelé by měli víc zohlednit data a efektivitu. Odjezdíme, co je potřeba, ale pro řidiče i pro firmu by bylo lepší, kdyby systém občas dával větší smysl.

Když zrovna neřešíte provoz – co děláte nejradši?
Hodně se věnuji sportu. Běhal jsem osmistovku a čtyřstovku, byl jsem v širším výběru reprezentace a běhal extraligu za Pardubice. Dnes spíš hraju stolní tenis, pořád na slušné krajské úrovni. Je to pro mě odreagování a zároveň soutěživost, která mi zůstala z atletiky. A taky rád trávím čas s rodinou, mám tři děti, nejmladší jsou dvojčata. Do práce dojíždím denně přes hodinu, ročně najedu 50 000 kilometrů, ale snažím se s nimi být co nejvíc.

Arrivanet nahrazujeme pohodlnější a dostupnější aplikací

Řada z vás si čas od času posteskla, že náš Arrivanet není snadno dostupný v mobilní aplikaci. Rozhodli jsme se vyslyšet přání, která se objevovala i v zaměstnaneckých průzkumech, a přesouváme Arrivanet do mobilní aplikace JOBka. Umožňuje zobrazovat směny, turnusy, dopravní opatření na linkách, provozní informace, důležitá firemní sdělení a informace nebo i vaše benefity, slevové programy a příspěvky. A to pohodlně v mobilu nebo v kiosku v našich provozovnách bez nutnosti přístupu k firemnímu e-mailu. JOBka určitě zjednoduší také vzájemnou komunikaci.

Chceme, abyste díky ní mohli snadno vyřídit žádost o dovolenou,

změnu směny, požádat si o vybrané benefity nebo třeba i o slevu na vstup do zoo nebo na jiné benefitní programy. Snadněji budeme znát také váš názor na některé oblasti naší práce, chystáme ankety a drobné hry a soutěže. A je jedno, jestli v Arrivě sedíte za volantem autobusu, vedete vlak, opravujete v servisech naše vozy nebo jste v kanceláři, JOBka je pro všechny zaměstnance. Kdo má chytrý služební telefon, tomu naskočila automaticky, ostatní si ji mohou stáhnout v Google Play nebo App Store. Pak už se stačí jen přihlásit pomocí unikátního přístupového QR kódu, který vám předá personální oddělení.



S novým rokem spojujeme čtyři dceřiné společnosti

První den nového roku přinese několik důležitých změn i u nás v Arrivě. Arriva Services se spojí se společností ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY a ARRIVA CITY s ČSAD MHD Kladno. Proč to děláme? Cílem je zjednodušit a zefektivnit naše procesy, snížit administrativu a tím i náklady. Díky tomu se můžeme víc soustředit na to, co je pro nás všechny nejdůležitější. Na bezpečný a spolehlivý provoz našich linek a kvalitní podporu našich týmů.

Co to znamená pro vás? Prakticky nic se nemění. Vaše pracovní místa a podmínky zůstávají stejné. Jedinou formální změnou je to, že od 1. ledna 2026 přecházíte „pod novou střechu“ do nástupnické společnosti. Jednoduše řečeno, nadále budete dělat stejnou práci jako doposud, jen s tím rozdílem, že formálně budete součástí nové, sloučené organizace. Tato změna nám pomůže udržet naši firmu konkurenceschopnou a připravenou na budoucnost.

Po roce další ocenění pro naše časopisy



Dobrych zpráv není nikdy dost, a proto nás potěšilo, že odborníci ze světa marketingu si už několikátý rok po sobě všimli, jak píšeme naše časopisy ARREVUE a ARR VIA. Na dvanáctém ročníku předávání cen Fenix Awards jsme byli oceněni dokonce i cenou nejvyšší.

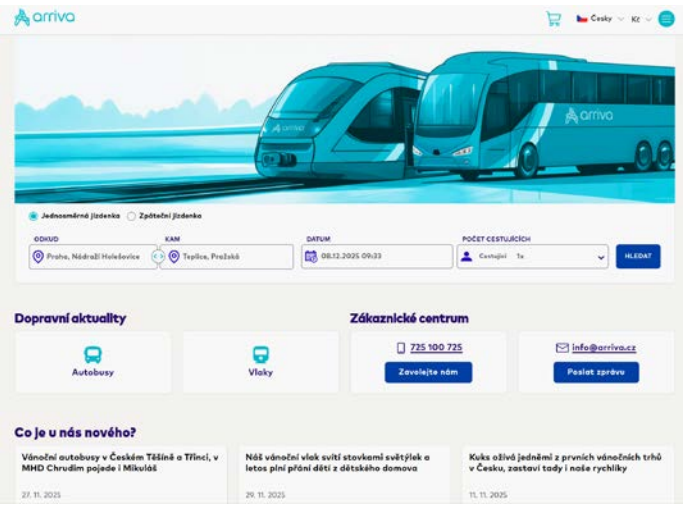
Časopis ARREVUE, který připravujeme hlavně pro vás, pro zaměstnance a obchodní partnery, poskočil na vyhlášení cen o stupínek nahoru a odnesl si zlato v kategorii B2E magazín. Za sebou jsme nechali takové velikány, jako jsou zaměstnanecké časopisy NEON, který vydává E.ON, Ranvej v AERO Vodochody nebo Stetoskop, který dostávají lidé v Penta Hospitals. ARREVUE vydáváme od roku 2017 a první ocenění jsme za tento časopis dostali už před sedmi lety. Uznání jsme si odnesli i za náš palubní časopis ARR VIA, který už druhým rokem vydáváme pro naše cestující ve vlacích a Arriva Expressecch. O jednu příčku nám sice v této kategorii uteklo zlato, ale druhá pozice je krásná a máme další rok na dobytí příčky nejvyšší. I tady byla konkurence velká, třeba v podobě zákaznických časopisů od Billy nebo pojišťovny OZP.

Poděkování patří vám všem, kteří nám přispíváte svými náměty a tím pomáháte časopisy tvořit. Slova díky patří i týmu Luova Publishing, se kterým dlouhodobě na vydávání a rozvoji našich časopisů spolupracujeme.

Vyvinuli jsme vlastní e-shop na prodej jízdenek

U nás v Arrivě se neustále zaměřujeme na inovace a zlepšování služeb. Máme vlastní tým vývojářů, kteří dokážou rozpohtybovat jízdenkové automaty, rozsvítit informační panely, které zobrazují to, co si objednavatelé dopravy přejí, a umějí na nich cestujícím promítnout v reálném čase pozici vlaku v mapě. Úspěšně vyvinuli informační systémy pro vlaky v Plzeňském, Jihomoravském a Zlínském kraji a pracují také na funkčnosti panelů v našich rychlicích. Jejich brněnské zázemí proto svítí různými

zkušebními panely, pípá zkušebními strojký a automaty. A kromě toho vyvinuli i náš vlastní e-shop na prodej jízdenek do vlaků a Arriva Expressů. Je za tím ohromný kus práce. Běžný uživatel si asi těžko dokáže představit, co všechno se skrývá za naprogramováním a funkčností prodejního kanálu, ve kterém si cestující vyhledá ideální spojení, vybere si tarif, ve kterém si chce jízdenku na náš spoj koupit, a nakonec nejen zaplatí kartou, ale jízdenku také obdrží a následně ji dokáže strojek v autobuse



nebo pokladna průvodčího načíst a odbavit. Nový e-shop umí pracovat nejen s naším tarifem, s jízdenkami integrovaných

systémů, ale i s jednotným státním tarifem. Poradí si i s rezervací kola v cyklobusu nebo přepravou skupin.

Arriva granty opět podpoří sportovní oddíly a mladé talenty

Stejně jako v předchozích letech, i letos na podzim jsme vyhlásili Arriva granty. Program na podporu vašich mimopracovních aktivit není nutné dlouze představovat, vložili jsme do něho téměř 300 tisíc korun. Už několikátý rok po sobě nás nepřestává fascinovat, jak velká je vaše angažovanost v řadě spolků a organizací. Na co půjdou letos vyčleněné peníze? Které projekty jsme vybrali?

Podpoříme třeba nákup dvou kompletních sad dresů pro mistrovské zápasy žákovských kategorií FK Kameničky. Jak sám žadatel napsal, je to sice vesnický klub, ale poctivě a pravidelně se sedmdesátkou dětí trénuje a hraje, což se nám líbí. K podpoře jsme vybrali také TJ Slavoj Plzeň, který prostřednictvím našeho řidiče potřebuje nakoupit speciální olympijské vzpěračské činky, které



jsou důležité pro tréninky a sportovní rozvoj mládeže a žen, a chce tím pokračovat v dosavadní úspěšné činnosti oddílu. Pionýrské skupině Jiřího Wolkera pomůžeme s obnovou stanové základny, která v létě pořádá tábory pro téměř pět stovek dětí.

Podpoříme také dobrovolné hasiče z Pitína,

aby si mohli pořídít terče na požární sport a rozkládací stan pro tréninky a soutěže, podobně i sbor dobrovolných hasičů Sklárný Karolinka. Do jedné z olomouckých speciálních škol míří prostřednictvím našeho zaměstnance příspěvek na nákup venkovních posilovacích strojů pro starší žáky se

sluchovým a kombinovaným postižením. Velkou radost jsme určitě udělali i mažoretkám z týmu ZIK-ZAK Vratimov. Díky našemu daru si mohou pořídít nové soutěžní kostýmy, aby mohly dál reprezentovat nejen na regionálních, ale i celostátních soutěžích.

NOVÉ VLAKY PRO ZÁPADNÍ EXPRESY A BEROUNKY UŽ MAJÍ SVOU TVÁŘ

Bude to naše největší železniční zakázka na českých kolejích. Zatímco za pár let opustíme segment malých motorových rychlíků, s nímž jsme začínali, od prosince 2028 nás čeká převzetí prestižních Západních expresů od Českých drah. A také rychlíků z Prahy do Klatov, kterým se říká Berounka. Tohle už je jiná liga, prestižní zakázka v dálkové dopravě na 15 let si žádá nové vlaky s maximální dvoustakilometrovou rychlostí. Už na nich pracujeme s plzeňskou Škodou. Jak se projekt Západních expresů a Berounek v barvách Arrivy posouvá dopředu?



Do Klatov dvoustovka, do Chebu třístovky

Celkem jsme s plzeňskou Škodou podepsali smlouvu na 22 nových vlaků s možností, že dokoupíme ještě dvacátý třetí v případě, že by Správa železnic elektrifikovala trať z Klatov až do Železné Rudy. Pak by přibližně třetina z klatovských rychlíků jela bez přestupu až nahoru na Šumavu.

Půjde o moderní elektrické vlaky s maximální rychlostí 200 km/h a s nízkopodlažním nástupem ve všech dveřích. Vlaky pro klatovské rychlíky se však od Západních expresů budou mírně lišit. Vychází to z požadavků ministerstva dopravy, jež na každé z linek definovalo trochu jiný standard. Na lince Praha – Plzeň – Cheb požaduje stát vlak s bistro oddílem, větším podílem sedadel první třídy a menším prostorem pro kola. Naopak u rychlíků do Klatov bude více místa na kola, méně sedadel první třídy a místo bistra tu bude automat s občerstvením.

Z 22 nových vlaků bude mít šest čtyřvozových jednotek kapacitu 300 míst (když započítáme sklopné sedačky, bude to 315), ty budou primárně určeny pro Západní expresy do Chebu. Ostatních 16 jednotek bude jen třívozových s 224 místy a ty budou kmenově nasazeny na linku do Klatov. Zjednodušeně jim říkáme dvoustovky.

Turnusová potřeba pro Západní expresy budou čtyři jednotky o 300 místech. Dvě budou záložní a určené na špičkové posily. Turnusová potřeba do Klatov bude šest jednotek. Zbývajících deset bude určeno na posily obou linek.

Na lince Praha – Klatovy se tak setkáme buď se sólo jednotkou pro 200 lidí, nebo s jejich dvojicí, tedy s kapacitou skoro 450 cestujících. Dvojice pojedou především na nejvytíženější spojičkách ve směru přepravní špičky, tedy v tom, kam jede zrovna nejvíce cestujících.

Na lince do Chebu se na odjezdu z Prahy nejčastěji objeví kombinace spojených jednotek pro 300 a 200 cestujících, u těch nejvytíženějších spojů pojedou společně dvě třístovky. Posilová dvoustovka pojedou zpravidla z Prahy do Plzně, dále už svou kapacitou většinou bude stačit sólo vlak pro tři sta cestujících. Ovšem ve špičce nebo například v pátku, soboty a neděle budou jezdit posílené soupravy až do Chebu.

„Smlouva se Škodou je podepsaná, letos na podzim jsme řešili všechny interiérové detaily. Máme už také sjednaný závazný harmonogram, podle





něž musí výrobce postupovat. Aktuálně připravujeme údržbový plán nových vlaků, aby byla údržba co nejefektivnější. Na jaře 2027 by měly začít testy nových jednotek na zkušebním okruhu Výzkumného ústavu železničního. Chceme, aby se oba prototypy co nejlépe odladily, a až pak aby se rozjela sériová výroba. Od léta 2028 počítáme se zkušebním provozem prototypů na síti Správy železnic i s cestujícími," říká ředitel Arriva vlaky Jiří Nálevka.

A dodává, že se na nové vlaky těší. Půjde o úplně nový vývoj jednotek s novou skříní i novými podvozky. Arriva bude vůbec první dopravce, který novou generaci elektrických vlaků od Škody získá. Bude to i skvělá šance pro strojvedoucí osahat si nejmodernější železniční techniku.

Interiér jako žádný jiný

Finální podobu už mají i všechny designové náležitosti interiéru. „V první

třídě budou široké kožené sedačky a ambientní osvětlení laděné do modré barvy Arrivy. Pro první i druhou třídu jsme pro polstrování sedaček vybírali nadstandardní látky, půjde o to nejlepší, co je dnes možné v tomto segmentu pořídit. Pro cestující připravíme palubní portál, velmi rychlé wi-fi připojení k internetu a samozřejmě budou i zásuvky na 230 voltů nebo zdířky USB-C na dobíjení mobilů a tabletů. V opěradle sedadla před vámi nebude jen klasický sklopný stolek, ale o něco výš ještě malá sklopná polička doplněná vstupem pro konektor USB-C. Tady si opřete telefon a cestou můžete sledovat filmy a seriály," doplňuje náš manažer projektu Martin Štěpka.

Kromě designu se ale začíná řešit také výběr dodavatele automatů s občerstvením a budeme připravovat celý logistický systém zásobování našich nových vlaků jídlem a pitím.

Škoda už intenzivně pracuje na vývoji nové generace elektrických vlaků, a pokud náš dodavatel dodrží harmonogram, už za rok a půl uvidíme kroužit dva prototypy v barvách Arrivy na zkušebním okruhu u Velimi.



TROCHA SVĚTA U NÁS V TÝMU

Text: Lucía Kunešová

Foto: Arriva

Poslední roky nám jasně ukazují jednu věc. Bez chytré pracovní migrace naše firma nemůže fungovat naplno. Česká republika má sice nízkou nezaměstnanost, zároveň ale dramaticky chybějí lidé v klíčových profesích: řemeslníci, zdravotníci, IT specialisté i řidiči. Je naivní si myslet, že si vystačíme sami. Hledat lidi jen v Česku je dnes trochu jako hledat jehlu v kupce sena. A u našich sousedů není situace jednodušší. Balkán není dostatečný zdroj pracovní síly, Ukrajina stále válčí a zbytek Evropy má stejné problémy jako my. Bez pracovní síly ze vzdálenější ciziny to zkrátka nepůjde. Potřebujeme pomocnou ruku od těch, kteří ji opravdu chtějí podat.

Víte, že v Arrivě dnes pracují kolegové z Ukrajiny, Slovenska, Polska, Srbska, Gruzie a dalších zemí? Celkem u nás najdete 22 různých národností. Nově se k nám připojí i řidiči autobusů z Kazachstánu. A věřím, že jejich zkušenosti z dálkových tras a náročných podmínek budou pro náš provoz velkým přínosem.

Nadějí do budoucna jsou určitě Filipínci. Filipíny jsou v tomto ohledu férovým a partnerským východiskem. Sdílíme s nimi hodnoty i víru. Přibližně 90 % obyvatel Filipín se hlásí ke

křesťanství, což z nich dělá nejkřesťanštější zemi v celé Asii. Jen v loňském roce odjelo za prací do zahraničí přibližně 2,5 milionu Filipínců. To je jako celé práceschopné Slovensko. Chceme vás ujistit, že příchod Filipínců není důvodem k obavám. Naopak, je to příležitost, jak náš tým obohatit. Filipínci jsou známí svou ochotou učit se, disciplínou a pozitivním přístupem k práci. To znamená, že se rychle zapojí do každodenních činností a přispějí k zajištění provozu našich linek. Česky se budou učit ještě před

příletem k nám a většina z nich mluví plynně anglicky. Pro stávající české kolegy to tak představuje i příležitost, jak si tento jazyk nenásilně procvičovat a zlepšovat komunikaci každý den během běžné práce. Ruku na srdce, domluvíte se, když jedete na dovolenou? Nemyslíte, že být trochu světový a umět se domluvit není nikdy na škodu? Nebojme se nových tváří. Nábor zahraničních kolegů je cesta, jak posílit tým, naučit se něco nového a zároveň udržet naši firmu silnou a připravenou na budoucnost.

Tři otázky pro místopředsedu představenstva Škoda Group Tomáše Ignačáka

Během podzimu jste sestrojili model vlaku v měřítku 1:25 a poslali ho do aerodynamického tunelu. Proč?

Potřebujeme ověřit aerodynamické vlastnosti vlaku, zejména jeho chování při silném bočním větru a dalších klimatických podmínkách reálného provozu. Střechu a spodní část má model vyrobenou z hliníku, zbytek je z plastu a ze dřeva. Uvnitř je měřicí aparatura. Umístili jsme ho na speciální natáčecí desku, která simuluje násep, a v tunelu se podrobil testům při rychlosti proudění vzduchu až 270 km/h. Jsou to pro nás velmi důležité údaje při vývoji nové generace elektrických vlaků. Potřebujeme mít jistotu, že obstojí i v extrémních klimatických podmínkách a bude za všech okolností bezpečný.

Jak jde vývoj vlaků pro Arrivu dopředu?

Posouváme se přesně podle harmonogramu. Kromě estetického designu interiéru i vnější podoby vlaku máme



hotový projekt podvozků a trakce. Objednali jsme už zařízení za desítky milionů pro stavbu nové svařovací linky na nové karoserie. Máme za sebou i všechny vývojové simulace a výpočty a také jsme zaslavili klíčové subdodávky pro brzdové systémy, klimatizace, hliníkové profily nebo zabezpečovač ETCS.

To je aktuální stav. A když se podíváte dopředu na dalšího půl roku?

Teď v prosinci spouštíme přípravu výroby, prioritně pro podvozky, trakci, rozvaděče a svazky vodičů a pro hrubé stavby vozových skříní. Během prvního pololetí už dokončíme konstrukci čelních vozů, sestavíme výrobní linky pro zmíněné hrubé stavby a pustíme se do fyzické stavby prototypů. Rozjede se předvýroba a spustíme zkušební stav pro vývojové testy a simulace nového softwaru pro řídící systém nových vlaků.



Text: Helena Dostalová
Foto: Daniel Hamerník

Za jejich přízvuky se skrývají příběhy, které začaly daleko od Prahy. Každého z našich kolegů přivedlo za volant autobusu něco jiného – někoho láska, jiného touha začít znovu. Společné ale mají jedno: našli tady práci, která dává řád, jistotu a pocit, že i v cizí zemi mohou být doma.

V garážích a na linkách se s nimi setkáváme denně, ale málokdy je čas zastavit se a zeptat se, odkud vlastně přišli a jaké to je, začínat v úplně nové zemi. Postupně se naučili naše trasy, zvyky, systém i humor. A stali se přirozenou součástí týmů, na které je spoleh. Každý jejich příběh je jiný, ale všechny ukazují, že odvaha a chuť pracovat dokážou otevřít nové začátky. Tady je sedm z nich.



Nguyen Quy Tam – „Ivan“ (Vietnam)

Když se potkáme, usměje se a představí se jako Ivan. Je to pro něj i jeho kolegy jednodušší. V Česku žije skoro osmnáct let. Do zahraničí si přál odjet už od dětství. Původně zde provozoval potraviny a další

malé obchody, ale po letech zjistil, že podnikání „bolí hlavu“, jak říká. Proto v roce 2016 skončil a rozhodl se pro zaměstnání s jasným řádem a menším stresem.

Žije tu s celou rodinou – s manželkou a dvěma dcerami. Starší je 26 let, mladší je školačka. Jeho žena pracuje v Praze ve veganském bistru Loving Hut, kde se jí daří.

Ivan pochází z Hanoje. Ve Vietnamu kdysi pracoval pro firmu, kde kontroloval autobusy, a k řízení měl vždy blízko. Do Česka si přivezl řidičák skupiny E (ekvivalent k našemu D), a tak pro něj nebylo těžké, že nakonec skončil za volantem autobusu. Arrivě je vděčný za příležitost: „Když mi zemřel otec, Arriva mi vyšla vstříc a dovolila mi být doma ve Vietnamu. Tehdy jsem si slíbil, že pro ni budu pracovat až do důchodu.“

Proč jste se rozhodl řídit autobus? Protože mě to baví. V Česku je to lepší než ve Vietnamu – není tady tolik motorek. V Hanoji jezdí všichni všude.



Elguja Sulashvili (Gruzie)

Tento příběh je nejromantičtější. Elguja nepřišel před třinácti lety do Prahy za prací, ale za láskou. Se svou tehdejší partnerkou, Gruzínkou žijící v Česku, se poznali přes internet. Několik let udržovali přes Skype vztah na dálku. Pak se rozhodl přestěhovat do Česka. Dnes jsou sice od sebe, ale mají dvě děti, které zde chodí do školy.

Práci řidiče si vybral díky podpoře při získání řidičáku skupiny D a také proto, že chtěl řídit „velká auta“. Jezdí v Praze, střídá ranní a odpolední a každých

čtrnáct dní má děti u sebe. Na práci má rád klid, řád a férovost mezi řidiči.

Jak zvládáte cestující, kteří jsou ve stresu nebo spěchají?

Někdy si člověk potřebuje vylít nervy na řidiči, ale já na to reaguju v klidu. Když vidí, že mě jen tak něco nerozhodí, většinou se uklidní i oni. Klid funguje nejlíp.



Samvel Avetisyan (Arménie)

Doma v Arménii vydělával jako řidič sotva 300 eur, což na uživení rodiny nestačilo. A tak přijel za prací do Česka. Když se otevřela příležitost jezdit v Praze, neváhal. Češtinu zatím ovládá jen částečně, a proto mu při rozhovoru pomáhala kolegyně.

Řízení autobusů má v krvi – za volantem sedí už od roku 2000 a řidičem byl i jeho otec. V Praze jezdí hlavně městské linky, kde se obejde bez složité komunikace s cestujícími. Bydlí na ubytovně spolu s dalšími krajany a drží se své komunity.

Žena a dva synové zůstali v Arménii, kam se každý rok vrací na Vánoce. Otevřeně říká, že už je starší a jednou by si přál strávit poslední roky doma, s rodinou. Zatím ale pracuje tady a váží si klidu a stability, které mu práce v Praze dává.

Jaké je pro vás jezdit v Praze, když ještě nemluvíte česky?

Už jsem zvyklý. Většinou rozumím, ale moc nemluvim. Na linkách to nevadí – vím, kam jedu, otevíru dveře a jedu dál. Když se někdo zeptá, zkouším mu poradit, jak to jen jde.



Yordan Nikolov (Bulharsko)

Do Česka přišel v roce 2003. V Bulharsku pro něj bylo čím dál těžší žít – popisuje atmosféru plnou korupce, mafiánských praktik a tlaku, který člověka „dusí“. Chtěl změnu, klid a možnost začít znovu. A tak se rozhodl pro Česko, i když věděl, že doma nechává dospělého syna, dům i rodinné vzpomínky.

Za volantem je přes čtyřicet let. Řízení bere jako práci, které rozumí a která mu dává řád. Vystřídal několik garáží i linek a stále ho baví rutina i jistota, kterou doprava nabízí.

Žije sám v pronajatém bytě a působí vyrovnaně; lehký úsměv napovídá, že si nestěžuje. Má rád ticho, které mu dlouhá léta chybělo. Do Bulharska jezdí jednou ročně na měsíc opravovat rodinný dům, ale po pár dnech se už těší zpátky. „Tady mám klid,“ říká.

Co vás na dnešní dopravě nejvíce rozčiluje?

Provoz už není normální. Člověk má i čtyřicet minut zpoždění. Ale nesmí se tím nechat rozhodit – jinak by se z toho zbláznil.



Janko Petrović (Srbsko)

V Srbsku Janko učil zeměpis a později jezdil autobusem. V roce 2017 se v Bělehradě rozloučil s rodinou a přáteli se slovy: Na viděnou za měsíc anebo nikdy. Potřeboval změnu. Někdo mu fandil, jiní nechápali. Náhodou narazil na inzerát na práci řidiče v Česku a přihlásil se – a až při výběrovém řízení zjistil, že půjde o Prahu.

Dnes tu má rodinu: partnerku ze Srbska a malého syna, narozeného na Vinohradech. Do Srbska jezdí jednou až dvakrát ročně, hlavně za rodiči. Má rád českou přírodu a výlety. Nadchla ho třeba Šumava.

Nejraději jezdí příměstské linky. Podle něj jsou tam lidé klidnější, častěji pozdraví a váží si práce řidiče. Pražský provoz mu naopak nedělá dobře – zbytečný stres a shon, kterému se na příměstě vyhne. Vyhovuje mu stabilní rytmus práce i to, že po letech za volantem přesně ví, co od směny čekat.

V Srbsku je politicky napjatá atmosféra, sledujete to?

Ano, lidé jsou unavení z politiky a z toho, že vláda podle nich nechce férové volby. Studenti jsou pořád v ulicích. Ale sleduji také situaci v Česku, i tady jsem byl na několika demonstracích.



Neximi Ejupi (Kosovo)

Když přichází, oklepe se zimou, říká, že ji nemá rád. Za války v Kosovu

strávil měsíce v lese, a tak si ji užil až až. Do Česka přijel před osmnácti lety. Doma provozoval vlastní autoškolu, ale když se kvůli válce a ekonomickým změnám zavřela, nezbyly mu žádné jistoty. Volil

mezi Německem a Českem, ale Praha mu byla bližší: znal ji z cesty v roce 1977, kdy tu strávil týden jako turista.

Žije tady sám, rodinu, se kterou si každý den telefonuje, má v Kosovu. Peníze pravidelně posílá domů – manželka je nemocná a starší syn dlouho neměl práci. Přesto si nestěžuje; z jeho úsměvu je znát, že bere věci tak, jak jsou, a v Česku se cítí jako doma. Když má volno, projede se Prahou, vystoupí na náhodné zastávce a jde pěšky několik kilometrů. Tvrdí, že zná devadesát procent Prahy i okolí.

Co vás přivedlo k autobusům?

První auto jsem řídil v jedenácti a kamion ve 14 letech. Otec byl také řidič. Za volantem jsem tak skoro od mala, je to pro mě přirozené. Svá auta také nikdy neposlám do servisu, všechno si zvládnou opravit sám.



Ihor Zyzich (Ukrajina)

Do Prahy přijel před osmi lety jako jeden z úplně prvních řidičů, které Arriva nabírala přímo na Ukrajině. Nejdřív jezdil městské linky, ale brzy ho přesunuli na příměstské. Překvapilo ho, jak moc se liší atmosféra mezi pražskými cestujícími a lidmi z menších obcí. Na příměstských linkách podle něj „každý pozdraví, poděkuje a chce poradit“.

Právě tam zažil i jeden z nejsilnějších momentů, kdy starší paní pomohl s těžkým zavazadlem. O pár dní později ho našla na konečné a přinesla mu dvě plechovky piva a deset domácích vajíček. Jen proto, že byl „tak hodný“. Na to vzpomíná dodnes.

Do Prahy za ním později přijela i manželka se synem. Manželka tu pracuje. Z učitelky se stala uklízečka, a jak sama říká, je to pro ni lepší – bez starostí a bez stresu. Dcera zůstala na Ukrajině, ale jsou spolu v pravidelném kontaktu.

Ihor má v Česku také hodně známých. „Někdy se stavíme třeba na grilování, jindy si dáme pivo.“ Praha je pro něj dnes druhý domov.

Setkal jste se někdy s negativními narážkami na váš původ?

Jednou mi řekli, ať se vrátím na Ukrajinu. Tak jsem zastavil, vypnul motor a zvedl se. Měli jste vidět to překvapení v jejich očích. Sedl jsem si zpět a byl klid.

JEDE JEN ZA ÚPLŇKU PO DNI PRACOVNÍHO VOLNA

Text: Ondřej Kubala
Foto: archiv

Staré jízdní řády anebo jejich vysvětlivky – v době, kdy si hledáme spojení online v aplikacích, dokážou mladším generacím někdy pořádně zamotat hlavu. Orientovat se v linkovém jízdním řádu umí méně a méně lidí. A přitom v sobě stránky starých jízdních řádů uchovávají doslova linkové skvosty. Tedy alespoň v očích člověka, kterého zajímá, jak se jezdí dnes a jak se jezdívalo před lety. Nevěřili byste, jaké linky naše dnešní provozovny v minulosti zajišťovaly. A jakým vysvětlivkám jsme museli rozumět. Pamětníků mezi námi ubývá, a tak jsme za vás některé historické jízdní řády prolistovali. Pojd'te s námi trochu zavzpomínat.

...	659	...	...	1509	1514	...	IVB	PTB	...	2309	...	18	20	20	...	15	Tochovice,žel.st.,rozc.0.2.
...	701	...	...	1510	1515	...	1655	1725	...	2310	...	19	21	21	...	16	Horčápsko.
...	703	...	...	1512	1517	...	...	...	...	2312	...	21	23	23	0	17	Starosedský Hrádek
...	706	...	...	1515	1520	...	...	...	...	2315	...	23	25	25	...	18	xTušovice,Tušovický,rozc.0.8
...	707	...	...	1516	1521	...	...	...	...	2316	...	23	25	25	...	19	Tušovice
...	709	...	...	1518	1523	...	...	...	...	2318	...	24	26	26	...	20	Svojšice
...	713	...	...	1522	1527	...	...	...	...	...	...	26	28	28	...	21	Nestrašovice
...	717	...	...	1526	1530	...	...	...	...	...	...	28	30	30	...	22	Březnice,Dobrá Voda
...	719	...	...	1528	1532	...	...	...	...	...	...	29	31	31	...	23	Březnice,Bor
...	721	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30	32	32	...	24	Březnice,závod Sublima
...	722	...	...	1530	1534	...	...	...	...	...	...	31	33	33	...	25	Březnice,závod KOVO
...	723	...	...	1531	1535	...	...	...	...	...	...	31	33	33	...	26	Březnice,žel.st.,rozc.0.2
...	729	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	33	35	...	...	27	Březnice,náměstí
...	730	...	...	1535	1540	...	1705	1735	...	...	...	33	35	35	8	28	Březnice,aut.st.
...	733	...	...	...	1545	...	...	...	...	...	...	35	37	37	...	29	Březnice,Přední Poříčí
...	734	X	...	...	1548	...	...	...	...	...	...	35	37	37	...	30	Březnice,Zadní Poříčí,rozc.1.0
...	739	1435	...	...	1552	...	...	...	...	...	...	38	40	40	...	31	Rožmitál pod Třemšínem,Právoce
...	742	1439	...	...	1553	...	...	...	...	...	...	40	42	42	...	32	Rožmitál pod Třemšínem,Podhora
...	745	1442	...	...	1557	...	...	...	...	...	...	41	43	43	...	33	Rožmitál pod Třemšínem,křížovatka
...	750	1445	...	...	1600	...	...	...	...	...	...	42	44	44	...	34	Rožmitál pod Třemšínem,aut.st.

□ jezdí jen v sudých týdnech

I jezdí v pracovní den po P a v pracovní den před V (tj. obvykle v úterý a ve čtvrtek)

T jezdí v pracovní den, který není P, ani dnem po P, ani dnem před V, ani V (tj. obvykle ve středu)

B nejede od 3.7.do 1.9.,26.10.,27.10.,od 22.12.do 2.1.,1.2.,od 12.3.do 16.3.,12.4.,13.4.

U jede od 3.7.do 1.9.,26.10.,27.10.,od 22.12.do 2.1.,1.2.,od 12.3.do 16.3.,12.4.,13.4.

Na lince platí tarif vyhlášený dopravcem - Československá automobilová doprava Příbram,státní podnik, - informace o tarifu jsou

Jede jen za úplňku

Vysvětlivky v jízdních řádech jsou i dnes pro některé cestující složité. Jak byste si ale poradili s poznámkou I anebo T, která se objevila u jednoho ze spojů v jízdním řádu linky Příbram – Březnice – Rožmitál pod Třemšínem? Věta ve vysvětlivkách je extrémně

krkolomná a jen těžko se dá předpokládat, že by jí běžný cestující rozuměl. V praxi ta první poznámka znamená, že spoj jede obvykle v úterý a čtvrtek, ta druhá, že spoj jede obvykle ve středu. A to ještě musíte I a T zručně kombinovat s datovými omezeními

pod písmenem B a s klasickým V, jež znamenalo, že spoj jezdí v pracovní dny před dnem pracovního volna nebo před dnem pracovního klidu. Kolik lidí přišlo na tento autobus ve správný den, se už bohužel dohledat nedá.

Z Unhoště na Václavák nebo z Kladna do Řijeky

Kladno je dnes jednou z našich největších autobusových provozoven. Jde ostatně o největší středočeské město. A tak ještě v roce 1996 zajišťovalo mezinárodní linky třeba až do Košic nebo do Řijeky.

Ještě zajímavější jsou však jízdní řády z roku 1928 z Unhoště. To je menší městečko na dohled od Kladna, které se už od dávných dob potýká s tím, že má vlakové nádraží od svého centra opravdu velmi daleko. A tak už v roce 1928 existovaly kyvadlové autobusy z Unhoště k vlakům. Dnes jezdí stále, jen jde o autobusovou linku Pražské integrované dopravy, označenou číslem 429, a nejedí k nádraží Unhošť, ale k bližší zastávce Pavlov na trati Praha – Kladno.

Jízdní řád Unhošť — Praha.

Unhošť — směr ku Praze

5.13	5.29V	6.39	7.40	11.16	12.58
15.34	17.42*	19.21	20.59		

Unhošť — směr ku Kladnu

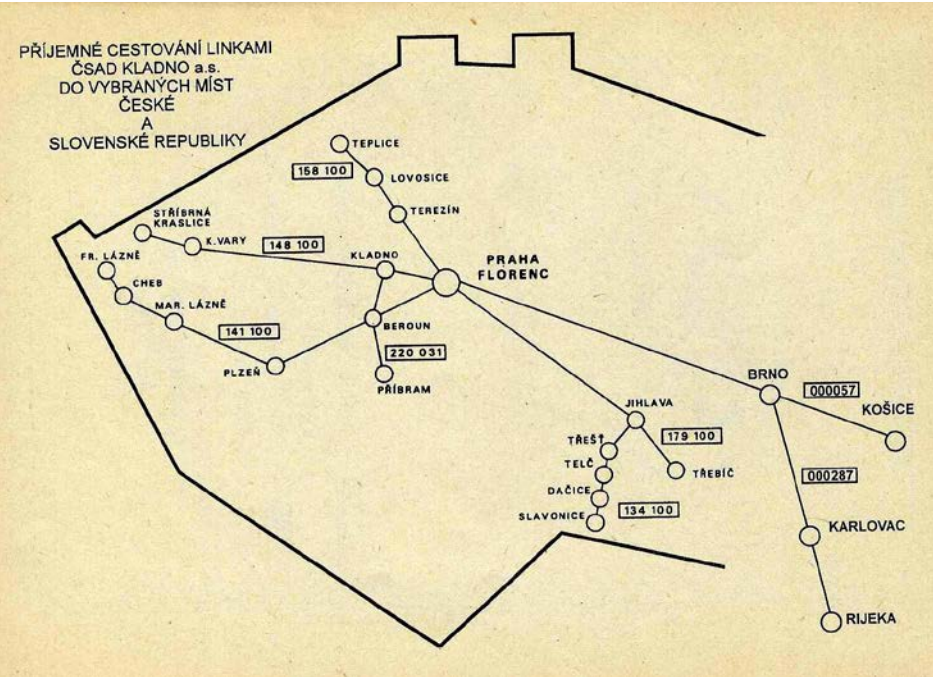
7.09	9.13	11.48	13.43**	14.03	15.06*
15.18	18.30V	19.22	21.00	22.56	0.08

Vysvětlení: V, jezdí jen ve všední dny pracovní; * jezdí jen v sobotu a v neděli.
** jezdí jen v sobotu, je-li všední den.

Autobusové spojení k vlakům.

Ku Praze a Kladnu	6.25 ráno	Ku Kladnu	13.50
Ku Praze	7.25	Ku Kladnu a Praze	15.00
Ku Kladnu	9.00	Ku Kladnu	18.00*
Ku Praze a Kladnu	11.00	Ku Praze a Kladnu	19.00
Ku Praze	12.38	Ku Praze a Kladnu	21.00

* pouze ve všední dny.



15. PRAHA (Staroměstské nám.) — Kladno (přes Košice, Sobín, Unhošť).									
(Železniční stát, autobusová linka.)									
PLATÍ OD 15. KVĚTNA 1901.									
Číslo spoje					Délka trati 33 km				
1	2	3	4	5	km	Rt	Odj.	Stavce a zastávky	Prj.
5:45	8:15	11:45	17:45	19:45	—	1—	A	Kladno, Wilsonova nám.	8:50
6:48	9:18	11:48	17:48	19:48	0.5	1—	—	Kladno „Lidový dům“	9:47
6:51	9:21	11:51	17:51	19:51	1.7	1—	—	Kladno, křižovatka Košov	9:49
6:55	9:25	11:55	17:55	19:55	1.5	1—	—	„Bohuladna „Košov““	9:49
6:58	9:28	11:58	17:58	19:58	1.4	2:50	—	Toskánska	9:57
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	0.8	3—	—	Bratřov „U Rybníčka“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	1.2	3:50	—	Kylice „U Šilhanů“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	1.9	4—	—	Unhošť „U Hraběte“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	2.5	5—	—	Senjál „U Hraběte“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	3.5	6—	—	Hájek-Klášter	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	4.5	7—	—	Chýně-Litovice, nádraží	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	5.5	8—	—	Hřve „U Kokrky“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	6.5	9—	—	Sobín	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	7.5	10—	—	Zlín „U Aničky“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	8.5	11—	—	Zlín „Na Radosti“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	9.5	12—	—	Hřve „U Hraběte“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	10.5	13—	—	Motol „U Hraběte“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	11.5	14—	—	Motol, knížecí	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	12.5	15—	—	Motol „Pod Homolkou“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	13.5	16—	—	Žlín „U Hraběte“ (náměstí)	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	14.5	17—	—	Smíchov „U Aničky“	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	15.5	18—	—	Smíchov, Národní dům	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	16.5	19—	—	Praha, Národní divadlo	9:59
6:59	9:29	12:01	18:01	20:01	17.5	20—	—	Praha, Staroměstské nám.	9:59

Vysvětlivky: ☉ Autobus stave jen na zastavení. — *) Platí jízdné až na Toskánsku, po př. z Kladna křižovatka Košov. — *) Platí jízdné z Toskánsky, po př. až na Kladno křižovatka Košov. — *) Spoj z 5 a 6 jezdí jen v soboty, neděle a svátky. — *) Spoj z 9 jezdí jen v neděle a svátky.

Linky, které si dnes jen těžko představíme

Z dnešního pohledu jezdívaly před rokem 1989 autobusy úplně všude. Každá středisková obec měla své spojení na všechny strany. Dodnes si pamatuji na to, když jsem jako malý u babičky v Loučeni ve středních Čechách pozoroval šrumec kolem autobusových garáží. A tehdejší linky Loučeň – Křinec, Loučeň – Lysá nad Labem nebo Loučeň – Rožďalovice jsem znal jako svoje boty. Cestujících tam bývalo ale jen pomálu, a tak se člověk nemůže divit, že začátkem devadesátých let autobusy jezdící odevšad všude rychle skončily a přežily jen ty, kde byla smysluplná poptávka cestujících. Vlastně pak nastal druhý extrém, až hysterické rušení autobusových spojů, které ale řada krajů dnes opět zavádí a snaží se získat cestující, kteří tu kdysi bývali, zase horkotěžko zpátky.

I v historických jízdních řádech ale najdeme zajímavé linky, jež jezdily naše provozovny a nad nimiž bychom dnes jen kroutili hlavou. Cestující se tak mohli svést bez přestupu z Děčína přes Kladno a Písek až do Frymburku na Lipně. Mohli jet také z Čáslavi do Rumburku, což je mimochodem autobusová linka, již z velké části kopírují dnešní rychlíky Kolín – Rumburk, které už několik let jako Arriva jezdíme. Přímý autobus jel ale také z Příbrami do Brna nebo z Příbrami přes Kolín až do Náchoda. Zajímavé je i přímé spojení Pec pod Sněžkou – Most anebo přímý noční autobus z Prahy do Havířova.

A to je jen drobný výčet toho, jaké linky jsme dříve, když jsme zdaleka ještě nebývali Arrivou, provozovali. Klasické přímé spojení do velkých měst existovalo samozřejmě také,

ale z dnešního pohledu nebudí už tolik pozornosti jako přímé tangenciální linky někdy až překvapivých destinací.

**40006 Děčín-Ústí nad Labem-Příbram-Písek-Týn nad Vltavou-České Budějovice-
Český Krumlov-Frymburk**

Přepřevážně : Děčín, aut.nádr., tel.23226 (spoje 1-4), Český Krumlov, Chvalšinská, tel.3261-5 (spoje 31-34)
Příbram, ,tel.21631 (spoje 101-103)

			1/31	3/33	101	103	km Tc			ČSAD Příbram a Ústí n.L.a České Budějovice			2/32	102	4/34
			G(R) PV Sk	G(R) Tt	G(R) PV Sk	G(R) Tk							G(R) PV ak	G(R) PV ak	G(R) Tt
...	...	...	5:25	12:25	14:00	16:00	0	1	od	Děčín,aut.nádr.	MHD	př	14:05	10:35	21:05
...	...	...	5:55	12:55	14:25	16:25	25	2	od	Ústí nad Labem,aut.nádr.	MHD	př	13:40	10:10	20:40
...	...	...	6:15	13:15	14:50	16:50	47	3		Lovosice,aut.nádr.			13:20	9:50	20:20
...	...	...	6:28	13:28	15:03	17:03	56	4		Litoměřice,aut.nádr.	MHD	př	13:07	9:37	20:07
...	...	...	6:35	13:35	15:10	17:10	60	5		Terezín,aut.nádr.			13:00	9:30	20:00
...	...	...	6:53	13:53	15:27	17:27	76	6		Budyně nad Ohří,nám.			12:42	9:12	19:42
...	...	...	7:00	14:00	15:35	17:35	82	7		Mšené lázně,u kapličky			12:35	9:05	19:35
...	...	...	7:20	14:20	15:55	17:55	101	8		Slaty,nám.	MHD	př	12:15	8:45	19:15
...	...	...	7:43	14:43	16:25	18:25	116	9	př	Kladno,aut.st.	MHD	od	11:50	8:16	18:40
...	...	...	8:15	15:15	16:26	18:26	116	9	od	Beroun,U černého koně			11:18	8:15	18:18
...	...	...	8:45	15:45	16:55	18:55	143	10		Zdice,nám.			10:50	7:40	17:50
...	...	...	9:00	16:00	17:10	19:10	152	11		Jince,sokolovna			10:35	7:25	17:35
...	...	...	9:25	16:25	17:35	19:35	172	12		Příbram,aut.st.	MHD	od	10:10	7:05	17:10
...	...	...	9:45	16:45	18:00	20:00	187	13		Písek,aut.nádr.	MHD	od	9:50	6:45	16:50
...	...	...	10:39	17:39			242	14	př	Písek,Budějovická			8:55		15:55
...	...	...	11:10	18:00			242	15	od	Týn nad Vltavou,aut.nádr.			8:25		15:25
...	...	...	11:12	18:12			270	16		Březi,JE			8:23		15:23
...	...	...	11:45	18:45			275	17		Hluboká nad Vltavou			7:50		14:50
...	...	...	11:55	18:55			291	18		České Budějovice,aut.nádr.	MHD	od	7:25		14:25
...	...	...	12:10	19:10			303	19	př	Český Krumlov,Špičák			7:10		14:10
...	...	...	12:25	19:25			329	20	od	Český Krumlov,aut.nádr.	MHD	od	7:00		14:00
...	...	...	12:30	19:30			329	21	př	Větřní			6:30		13:30
...	...	...	12:55	19:55			335	22	od	Zatoňské Dvory			6:25		13:25
...	...	...	13:00	20:00			342	23		Rožmberk nad Vltavou			6:17		13:17
...	...	...	13:05	20:05			353	24		Vyšší Brod,nám.			5:50		12:50
...	...	...	13:13	20:13			362	25		Loučovice			5:42		12:42
...	...	...	13:38	20:38			368	26		Lipno nad Vltavou,přistaviště			5:35		12:35
...	...	...	13:48	20:48			373	27		Frymburk			5:28		12:28
...	...	...	13:55	20:55			381	28	př				5:20		12:20

k spoje 103,102 nejedou 28.10.,od 21.12. do 3.1.

U spoje 101 v Tc 8 : Přijezd spoje v 15:55 hod

p U spoje 102 v Tc 8 : Přijezd spoje v 8:35 hod

Na lince neplatí dělnické a žákovské jízdenky do vzdálenosti 100 km autobusových linek

Přednostně se přepravují cestující do vzdálenějších zastávek

Dětské kočárky a velmi rozměrné předměty se nepřevážejí

Ve Frymburku, na spoje 101 a 103 z Děčína,aut.nádr. do zastávek Slaty,nám. a z Příbram,aut.st.

V předprodejních kancelářích na aut.nádr. v Českém Krumlově je možné zakoupit místenku s jízdenkou na spoje 2/32 a 4/34 z Českého Krumlova,aut.nádr.do zastávek

Příbram,aut.st. a z Děčína,aut.nádr.

Ve vydejné jízdenek na aut.st. v Příbrami je možno zakoupit místenku s jízdenkou na spoj 102 z Příbrami,aut.st. do zastávek Slaty,nám. a z Děčína,aut.nádr.

40006

290

[illegible]

40011 Osečná-Česká Lípa-Praha-Příbram

Převahu zajišťuje : Česká Lípa, aut.nádr., tel.22215 (spoje 1-4), Příbram, , tel.21631 (spoje 42-43)

1					43					km					Tč					ČSAD Příbram a Ústí n.L.															42					4				

UPOZORNĚNÍ PRO CESTUJÍCÍ

V zájmu zkvalitnění a zrychlení odbavování cestujících zavádí ČSAD v pravidelné autobusové dopravě odbavování pomocí strojů pro tisk jízdenek.

Na strojích SETRIGHT se vydávají tyto druhy jízdenek: jízdenka pro jednotlivou jízdu, zavazadlový lístek, týdenní (přip. měsíční) jízdenka pro pracovní, měsíční jízdenka pro žáky a místenka s jízdenkou.

Placné jízdenky musí obsahovat tyto údaje:

— jízdenka pro jednotlivou jízdu nebo zavazadlový lístek

datum (den a měsíc) konání jízdy — výdejce jízdenky

tarifní číslo nástupní zastávky

výše jízdného (kolik bylo zaplaceno)

Č S A D

005,00 Kč 01 25 VII 723 691

pořadové číslo jízdenky

druh jízdenky: % — obyčejné jízdné
ZB — zavazadlový lístek
X — rekreační jízdné

číslo stroju (průvodčího)

Č S A D

005,00 Kč 01 25 VII 7 8 9 691

číslo stroju (průvodčího)

Jízdenky

Strojky Setright se staly legendou československých ČSAD. Ovšem údaje, které vyjely na lístku poté, co řidič zatočil klíčkou strojku, k němuž měl zpravidla připnutou hnědou koženou brašnu na peníze, byly většinou cestujících nesrozumitelné. Datum a cenu, to ještě cestující poznal, ale ostatní údaje? A tak se v jízdních řádech kromě vysvětlivek k omezením v jízdním řádu objevily také vysvětlivky k údajům na jízdenkách. A své vysvětlivky měly samozřejmě i místenky nebo týdenní jízdenky. Tyto konkrétní byste našli v jízdních řádech 1988/89.



VÁNOČNÍ KOUZLO NA KOLEJÍCH

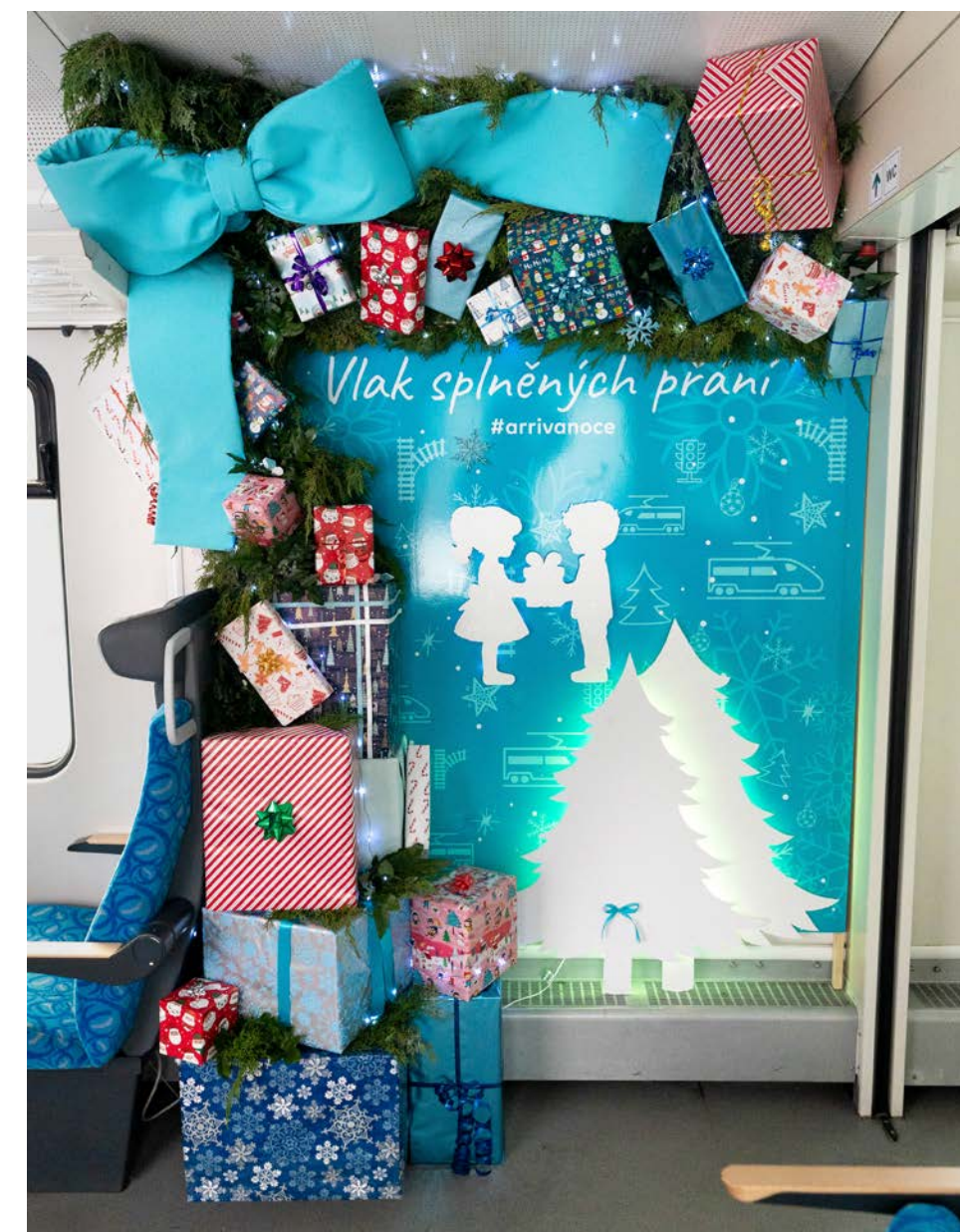
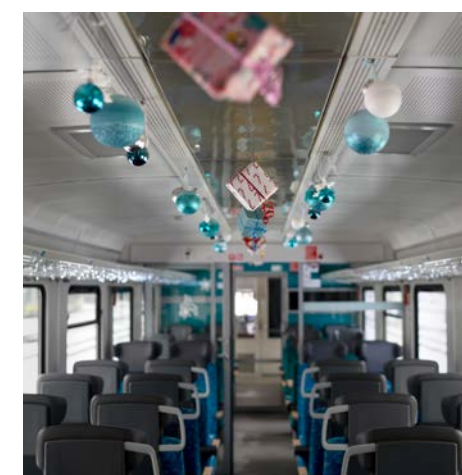
Text a foto: Arriva

V řadě měst si adventní období zpříjemňují vánočně vyzdobenými autobusy a tramvajemi. Železnice dlouho této příjemné atmosféře odolávala, loni jsme to ale změnila a na koleje na naše rychlíkové linky po Čechách jsme vyslali vánoční vlak, vyzdobený tisíci světýlky a ozdobami. Každou adventní neděli ho navíc provoněly vánoční medové perníčky jako od babičky. Mezi cestujícími měl vánoční vlak velký úspěch. Nejen děti využily příležitost ve fotokoutku a k snímkům připsaly svá vánoční přání. Na Štědrý den jsme jedno přání vybrali a vyplnili.

Letos vyplníme vánočních přání daleko víc, vytvořili jsme proto Vlak splněných přání. Spojili jsme se s dětským domovem v Dolních Počernicích a zeptali jsme se zdejších dětí, co by si přály za dárek od Ježíška. Děti svá přání napsaly, poslaly nám je a my všichni máme možnost je vyplnit a dárek jim pořídit. Rozhovor s ředitelkou domova Vierou Holcmanovou si můžete přečíst na následujících stranách.

Výzdoba vánočního vlaku je podobná té ložské, interiér osvětluje na 200 metrů vánočních světýlek, doplňují tři stovky vánočních ozdob v naší arrivácké modré, desítky zabalených dárků a další aranžmá, které vytvoří tu pravou a kouzelnou vánoční náladu i při cestování vlakem.

Letošní vánoční atmosféra na kolejích je zase o něco kouzelnější, tak se s námi projedte. Vlak bude jezdit až do Tří králů na všech našich rychlíkových linkách po Čechách.





KDYŽ LÁSKA A PÉČE DOKÁŽOU ZMĚNIT ŽIVOT

Text: Dagmar Tichá
Foto: Arriva

V dětském domově jsou Vánoce o něco křehčí než jinde. O to silnější je radost, když se rozzáří oči dětí, které si do života nesou těžké příběhy, ale i obrovskou touhu někam patřit. Viera Holcmanová, vedoucí vychovatelka v dětském domově v Dolních Počernicích, je jednou z těch, kdo jim bezpečí a domov vytvářejí každý den, a to už třicet let. Její energie a láska k dětem jsou tím největším dárkem, který mohou dostat. „Kdybych mohla, dýchám za ně. Chtěla bych, aby každé mělo, co si přeje,“ říká – a nemluví tím jen o dárcích pod stromečkem.

Jak jste se k práci v dětském domově dostala? Byl to váš sen od dětství?

Ano. Vždy jsem chtěla pracovat s dětmi a v dětském domově, což se mi splnilo v roce 2002. Nejprve jsem pracovala jako vychovatelka, teď jako vedoucí vychovatel – pedagog.

Jak se za tu dobu děti proměnily?

Doba se mění a děti s ní. Ale v něčem jsou pro mě stále stejné: pořád jsou to děti. Nějakým osudem se dostaly k nám, a i k tomu nejzlobivějšímu z nich člověk hledá cestu, jak mu pomoci. Ne vždy se to povede, ale stejně je to krásná práce. Dává naději a vede

k tomu, aby dítě, až jednou odejde, dokázalo v životě fungovat a aby se neopakovalo, co se dělo jemu.

V čem spočívá systém rodinek v dětském domově?

Máme třináct rodinných skupin a tři vedoucí vychovatele. Já mám na starosti

čtyři rodinky. Jedna skupina má obvykle šest až osm dětí – osm jich je v budově na zámku, kde jsou větší prostory, po šesti máme děti v bytech. Ty jsou na Černém Mostě, v Dáblicích nebo v Řepích. Rodinka simuluje běžný domov – je tam máma, táta a děti. V každé rodince se střídají čtyři stálí vychovatelé; snažíme se, aby tam byl alespoň jeden muž. Vzory jsou pro ně důležité.

Jak probíhá všední den?

Snažíme se přiblížit běžné rodině: ráno vstát, ustlat si, vypravit se do školy, odpoledne úkoly, kroužky, nákup, ven s kamarády... Někdy je to možná i lepší než doma – když první dítě přijde ze školy, už tam má tetu nebo strejdu, jak děti říkají vychovatelům. V rodině se dítě často vrací do prázdného bytu. Děti také samozřejmě pomáhají a tím se učí – nakoupit, umýt nádobí, zapnout pračku, myčku, uvařit.

Učíte je i hospodařit?

Ano, stoprocentně. Malý osmiletý kluk zvládne dojít do obchodu a nakoupit a ví, že kečup může stát dvacet, ale i padesát korun – různí se ceny i kvalita. Snažíme se, aby to vnímaly.

Jsme hrdí na naši skupinu dětí nad 16 let v takzvaném „předcvičném bydlení“. Jde o děti, které zvládly začátek střední školy nebo jiného dalšího vzdělávání; dostávají měsíčně dva balíčky peněz – na provoz a na jídlo. Fungují samostatně: vstanou do školy, nakoupí, uvaří. Vychovatel je s nimi méně a děti si cvičí, jak jednou budou bydlet samy. Musí s penězi umět zacházet a na konci měsíce je vyúčtovat – vidíme tak, co kupují, aby nejdříve pořád u McDonald's. (smích)

Jak se daří budovat mezi dětmi ve skupině pocit rodiny?

Každé dítě je individuální. Po příjezdu neví, co ho čeká, ale pocit bezpečí a jistoty mu naskočí poměrně rychle. Většina dětí má svou původní rodinu, často z různých důvodů nefunkční. Přesto ji děti berou jako nejdůležitější a nedaří se jim přijmout, že to může být jinak – nechtějí akceptovat jiný vzor fungování. Nejsme kouzelníci a neumíme myšlení dětí přepnout. Někdy se povede takový malý zázrak, což je pro nás radost, ale musí za ním být dítě, které samo chce.

Co dala práce v domově vám samotné? Změnila váš pohled na život?

Nikdy jsem se nad tím takhle nezamýšlela. Nemohu říct, že mám

ráda „tu práci“. Já mám ráda ty děti. Roky je to můj druhý domov. Z dřívější pozice vychovatelky jsem přešla k roli vedoucí. Koordinuji vychovatele a rodinky. S dětmi ale chci být, a jsem, pořád v kontaktu. Kancelář mám na zámku – děti chodí kolem. Neuvěřitelně mě nabíjejí a učí, že i těžké chvíle se dají zvládnout. Já mám podporu rodiny, ony ne. Vidím, že denně bojují, dokážou být vytrvalé a nevzdávají se.

Kdybych mohla, tak za ně dýchám – chtěla bych, aby každé mělo, co si přeje. Značkové oblečení nebo lego nejsou důležité a navíc si je jednou třeba koupí. Teď potřebují něco jiného: aby jim člověk naslouchal, aby je objal a aby jim nikdo nelhal.

I momenty, kdy mi některé zaklepe na dveře a s něčím se svěří, pocit, že mám jeho důvěru, mě utvrzují, že moje práce má význam.

Co pro vás znamenají Vánoce v domově?

Štědrý den, ten pravý, je jeden den, tedy 24. prosince. Ten se slaví v jednotlivých rodinkách s dětmi, které na vánoční svátky neměly kam odejít, a s jedním kmenovým – stálým vychovatelem. Protože hodně dětí odjíždí na svátky ke svým rodinám, pořádáme v každé rodince vánoční posezení tak, aby se celá rodinná skupina – všechny děti a jejich čtyři vychovatelé – mohla na konci roku setkat u jednoho stolu. Vánoce tak slavíme postupně od 15. do 18. prosince.

Jako vedení chodíme každou rodinku navštívit a popřát krásné svátky. Všude panuje vánoční atmosféra, hrají koledy, ozývá se smích dětí i vychovatelů. Menší děti už se nemůžou dočkat, až zazvoní zvoneček. Připravuji se řízky, salát, na stole nechybí cukroví, ovoce a další dobroty, které k Vánocům patří. A samozřejmě krásně ozdobený stromeček.

A pod stromeček samozřejmě patří dárky. Když nám někdo přispěje nebo dárky koupí, je to úžasné. Máme i vlastní finance, ale nemohli bychom si dovolit, aby děti měly dárek třeba víc.

Chodí k vám Ježíšek?

To je těžké. (smích) Větší děti se snaží menším vysvětlit, že neexistuje, ale ty stejně doufají. A když běží ke stromečku a rozzáří se jim oči, je nádherné je vidět.

Vědí děti, odkud dárky jsou?

Když se dárce nahlásí, víme, co by si které z dětí přálo. Starší dítě si napíše, co opravdu chce, menším věci

vybereme, protože je známe a víme, o čem mluví, s čím si hrají, co si rády oblékají. Když máme možnost a dárce nám umožní více dáreků, vychovatelé přidají něco navíc jako překvapení i těm větším. Těm říkáme na rovinu, že kdyby nebylo hodných lidí – dárců, některé věci bychom jim nemohli pořídit. Je důležité, aby věděly, jak to u nás chodí. A aby si uvědomily, že až domov opustí, nebudou dárci, nikdo už pro ně dárky kupovat nebude – vše bude na nich; jejich rodině, známých, na nich samotných. A třeba jednou pomůžou ony někomu jinému. Ne všechno je zadarmo.

Co byste vzkázala lidem, kteří dětským domovům pomáhají?

Chtěla bych poděkovat. Každé dítě má přání – tajné i nahlas řečené. Tím tajným je často touha být se svou vlastní rodinou, vrátit se DOMŮ. Teď musí být v dětském domově. Dárek od hodných lidí pomůže překlenout stesk, který o Vánocích děti cítí – jsou to rodinné svátky, plné vzpomínek, vůní, a všechno je spojené s vlastní rodinou. Bohužel se všem dětem nesplní, aby Vánoce oslavily v kruhu biologické rodiny. Ale dárek, třeba ten vysněný, dostanou. A na chvíli zapomenou, že by to mohlo být jinak. Moc děkuji každému, kdo se rozhodne některému z našich dětí něco darovat – darovat radost v podobě dáreků.

Viera Holcmanová

Do Dětského domova Dolní Počernice nastoupila v roce 2002 jako noční vychovatelka v zařízení s kapacitou 42 dětí. Postupně přešla na pozici vychovatelky zajišťující každodenní pochůzky s dětmi k lékařům a následně na denní vychovatelku jedné rodinné skupiny. Na této pozici působila až do roku 2011, kdy byla jmenována vedoucí vychovatelkou.

Dlouholetá zkušenost s přímou prací s dětmi jí poskytla pevný odborný základ pro současnou roli, ve které metodicky vede týmy vychovatelů, kontroluje jejich práci a provádí hospitace. Společně s kolegy řeší agendu spojenou s OSPOD, soudy i dalšími institucemi, zapojenými do života dětí. Její kancelář se stejně jako sídlo dětského domova nachází přímo v prostorách dolnopočernického zámku.

SERIÁL: JAK ULEVIT ZTUHLÝM SVALŮM (3. díl)

Text: Helena Dostalová, Boris Ljubčenko
Foto: Daniel Hamerník

V našem seriálu jednoduchých cviků pro každý den, který jsme připravili s pražským fyzioterapeutem Borisem Ljubčenkem, jsme se v prvním díle věnovali krční páteři a ve druhém bedrům. Poslední díl jsme posunuli k dolním končetinám, a protože jsme fotili přímo v kanceláři u počítače, přidali jsme i několik rychlých cviků na zápěstí, která při práci dostávají zabrat.



1. Protahování zadní strany stehna

Pokud máte pocit zkrácených hamstringů nebo vás táhne zadní strana stehenních svalů, zkuste jednoduché protažení vsedě. Posadte se na okraj židle a jednu nohu natáhněte před sebe patou na zem a špičkou ke stropu. S narovnanými zády se s výdechem mírně předkloňte. Tah podél zadní strany stehna zhluboka prodýchnete. Vydržte 20–30 sekund a vystřídejte strany.



2. Protahování hýžďových svalů

Tuhé hýždě mohou přetěžovat bedra i kyčle. Sedněte si rovně, jednou rukou uchopíte protilehlé koleno a jemně jej přitáhnete směrem k rameni této ruky. Vnímejte tah v hýždi a vnější straně kyčle. Chvilí dýchejte, vydržte a vystřídejte nohy.



3. Kroužení kotníkem a protažení lýtky

Dlouhým sezením trpí kotníky i lýtky. Natáhněte jednu nohu před sebe a pomalu kroužte chodidlem – desetkrát na každou stranu. Potom chodidlo střídavě propínejte a přitahujte, v krajních pozicích krátce setrvejte. Opakujte 10krát s každou nohou.



4. Protahování přední strany stehna

Čtyřhlavý sval stehenní je při sezení v neustálém napětí a může přispívat k bolesti beder. Sedněte si na okraj židle. Jednou nohu ohněte v kolenu dozadu a chytněte se za kotník. Jemně přitáhnete patu k hýždi a současně posuňte kyčel lehce vpřed. Neprohýbejte se v bedrech. Vydržte s plynulým dýcháním 20 sekund a vyměňte nohu.



5. Protahování vnitřní strany stehna

Pokud cítíte tah nebo ztuhlost v tříslech, sedněte si široce rozkročení. S rovnými zády se předkloňte mezi kolena a rukama lehce tlačte stehna do stran. Vydržte 20–30 sekund. Dýchejte.



6. Protahování vnější strany stehna

Cvik uvolňuje svaly na vnější straně stehna a boku, které při sezení tuhnou. Postavte se bokem k židli a lehce se o ni opřete. Překřížte nohy. Vysuňte bok stejné nohy do strany, dokud neucítíte tah na vnější straně stehna překřížené nohy. Vydržte 20–30 sekund a vystřídejte strany.

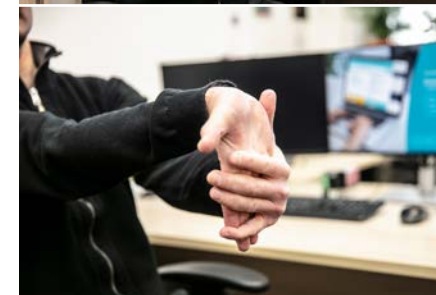
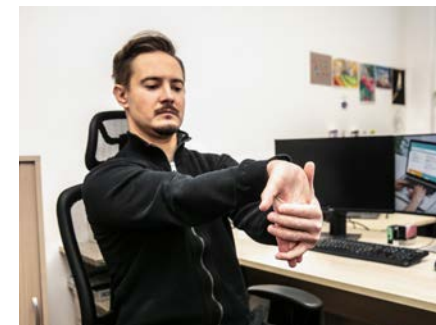
7. Protahování lýtky

Postavte se čelem ke zdi, jednou nohou nakročte dopředu, druhou nechte vzadu s patou na zemi. Lehce přenášejte váhu vpřed, dokud neucítíte tah v lýtku zadní nohy. Vydržte a poté nohy vyměňte.



8. Boční výpad

Otevírá kyčle a protahuje vnitřní stranu stehna. Stůjte rozkročmo. Přeneste váhu na jednu stranu, pokrčte koleno a druhou nohu nechte napnutou. Špičky směřují vpřed. Prodýchajte tah na vnitřní straně natažené nohy. Vydržte 20–30 sekund a plynule přejděte na druhou stranu.



9. Protahování předloktí a zápěstí

Ideální při přetížení z práce s myší a klávesnicí. Natáhněte paži, otočte dlaň směrem ke stropu a druhou rukou přitáhnete prsty směrem k tělu, dokud neucítíte tah na vnitřní straně předloktí. Vydržte a vystřídejte ruce.

10. Protahování zápěstí

Varianta 1: Pokud cítíte přetížení z opakovaných pohybů myši, opřete loket o stůl a uchopte protahovanou ruku za palcovou hranu. Jemně rotujte předloktím směrem od sebe. Vydržte 20–30 sekund.



Varianta 2: Stejný postup jako u první varianty, tentokrát však uchopte ruku za malíkovou hranu a rotujte opačným směrem. Vyměňte ruce.



11. Protahování prsních svalů, přední části ramen a ohybačů paže

Cvik uvolňuje ztuhlé prsní svaly a přední část ramen, která se při práci u PC stahují dopředu. Pomáhá narovnat držení těla a otevřít hrudník. Stoupněte si bokem ke zdi. Paži upažte do 90° a dlaň položte na zeď. Prsty směřují dozadu, palec dolů. Stáhněte lopatku dolů od uší. Jemně otáčejte trup od zdi. Cítíte příjemný tah v hrudníku, rameni a případně až do prstů. Pro hlubší protažení můžete s výdechem lehce zaklonit hlavu a otočit trup ještě o trochu dál. Vydržte 20–30 sekund a vyměňte strany.



ČESKO POD HVĚZDAMI: KDE ZAŽÍT NEJKRÁSNĚJŠÍ POHLED DO VESMÍRU

Text: Vít Štěpánek
Foto: archivy hvězdáren a planetárií

K pozorování vesmíru je potřeba bezoblačná, ideálně temná noc – a také trochu fantazie, aby si člověk dokázal představit hloubku nekonečného prostoru. České hvězdárny a planetária však umožní vidět mnohem víc, než dovolí skutečná obloha.

Patří mezi ně pracoviště s mezinárodním renomé, jako Planetárium Praha či ondřejovská hvězdárna, ale potěší i menší a méně známé instituce. Čeká vás třeba Jupiter, Saturn, jasná hvězda Sirius i vzdálená galaxie v Andromedě a k tomu moderní technologie, které vesmír přibližují na dosah ruky.



Planetárium Praha

Pražské planetárium se pyšní řadou superlativů, a to nejen v rámci Česka. Má největší promítací plochu v republice a zároveň poskytuje nejvyšší rozlišení obrazu v celé Evropě. Po dvouleté rekonstrukci se v červnu 2025 znovu otevřelo veřejnosti – a největší novinkou je špičková LED kopule, která nahradila původní projekční systém a nabízí nevídaný audiovizuální zážitek.

Návštěvníci zde najdou interaktivní vesmírnou expozici, tzv. Simulatorium (virtuální realita) a modely přistávacího modulu Apolla 11 a raketoplánu Atlantis. Planetárium využívá projekční systém s rozlišením 8K a nabízí jednu z nejvyšších digitálních obloh v Česku. Můžete tu sledovat hvězdy bez ohledu na to, zda je venku jasno, zataženo, nebo denní světlo.



Program zahrnuje témata z oblasti astronomie, fyziky, chemie, biologie, zeměpisu a dalších příbuzných oborů.

Zajímavá je i samotná budova planetária. Ta byla postavena podle návrhu architekta Jaroslava Fragnera a veřejnosti byla zpřístupněna v listopadu roku 1960. Planetárium najdete v Praze 7 v těsné blízkosti Výstaviště a je pohodlně dostupné městskou dopravou včetně vlakových spojů. Otevřeno je celoročně kromě pondělků, informace o programu najdete na adrese www.planetum.cz.



Ondřejovská hvězdárna

Ondřejovská hvězdárna se nachází v členité krajině Posázaví jihovýchodně od Prahy na kopci Manda (523 m n.m.). O její vznik se zasloužil český amatérský astronom Josef Jan Frič, který v roce 1898 v lokalitě zakoupil pozemek pro stavbu své soukromé observatoře. Ta byla založena roku 1905. V roce 1928 pak Frič u příležitosti desátého výročí nezávislosti Československa objekt daroval státu.

Observatoř dnes patří Astronomickému ústavu Akademie věd České republiky a řadí se k nejdůležitějším vědeckým pracovištím ve svém oboru v Evropě. Zabývá se především pozorováním Slunce a dalších hvězd, meziplanetární hmoty či vysokoenergetických objektů ve vesmíru.

Celý rozsáhlý areál je upraven jako park se vzácnými stromy a řadou moderních plastik. Do něho jsou zasazeny secesní budovy a kopule původní hvězdárny, které navrhoval architekt Josef Fanta. V severní části areálu se nachází kopule s dvoumetrovým zrcadlovým dalekohledem. Ten je největší v Česku, nainstalovali jej v roce 1967.

Zatímco areál hvězdárny je volně přístupný, dovnitř do budov je možné vstoupit pouze s průvodcem. Detaily týkající se prohlídek najdete na webových stránkách Astronomického ústavu www.asu.cas.cz. Do Ondřejova zajíždějí autobusové linky Pražské integrované dopravy, nejbližší železniční stanice je v Senohrabech (6 km).





Hvězdárna a planetárium Hradec Králové

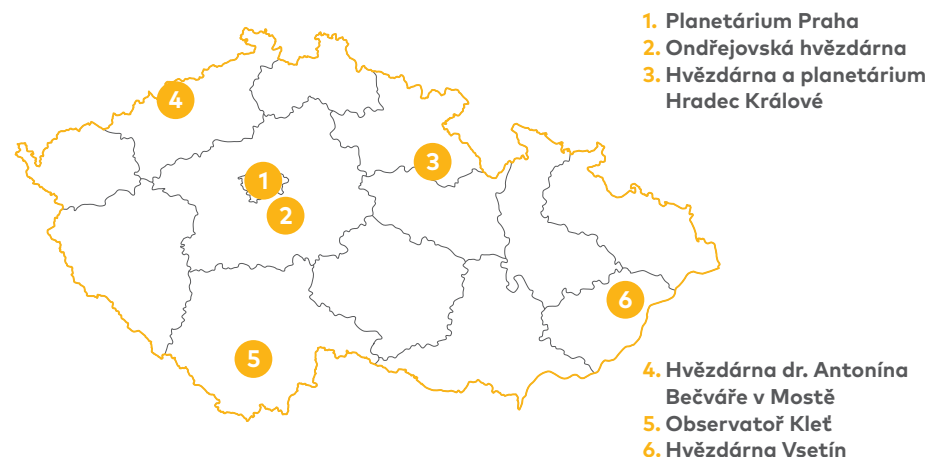
Na jižním okraji Hradce Králové, na vyvýšeném hřebeni s pěkným výhledem do Polabí, stojí Hvězdárna a planetárium v Hradci Králové. Budována byla postupně v letech 1947 až 1961 a její poloha není náhodná – okolní terén ji částečně chrání před světelným znečištěním stotisícového města.

Hvězdárna nabízí vedle pravidelného pozorování noční oblohy, Slunce či dalších zajímavých vesmírných těles také ukázky dalekohledů či řadu poutavých přednášek a výstav. Aktuální nabídku najdete na adrese www.astrohk.cz. V těsné blízkosti budovy vzniklo také digitální

planetárium, které slouží zároveň jako návštěvnické centrum pro popularizaci vědy a výzkumu.

Pokud se po návštěvě chcete projít, můžete vyrazit na Galaktickou stezku – 9,5 kilometru dlouhou trasu, která symbolicky představuje jedenáct objektů naší galaxie a také sousední Velké Magellanovo mráčko.

Hvězdárna je snadno dostupná městskou hromadnou dopravou nebo sem lze dorazit i pěšky či na kole z centra města (cca 5 km). Hradec Králové je významným železničním uzlem, takže příjezd vlakem je pohodlný jak z regionu, tak z dálky.



Hvězdárna dr. Antonína Bečváře v Mostě

Mostecká hvězdárna je unikátní tím, že vznikla přestavbou bývalé kaple hradu Hněvína. Ten se tyčí na vysokém kopci (407 m n.m.) nad severočeským městem Most.

Zanedbaný hradní areál se opravoval od roku 1967 a skupina nadšenců tehdy prosadila myšlenku, že by v rámci jeho rekonstrukce mohla vzniknout i hvězdárna, což se následně také stalo. Objekt se otevřel veřejnosti o tři roky později, v roce 1970. Současným majitelem je město Most.

Hvězdárna má kopuli o průměru 4,5 metru a je vybavena výkonným refraktorem, který umožňuje přiblížit pozorovaný objekt až třístakrát. Lze také pozorovat aktivity sluneční korony. K dispozici je i bohaté fotografické vybavení s expoziční dobou až 30 minut.

Pozorování pro veřejnost se na Hněvíně konají zpravidla o víkendech, jejich aktuální rozpis najdete na webových stránkách www.hvezdarnamost.cz.

Až ke hradu Hněvín vede strmá silnička, přístupná i pro soukromé automobily. Pěšky se tam z centra Mostu dostanete asi za půl hodiny.



Observatoř Klet

Těsně pod vrcholem osamocené, zdaleka viditelné jihočeské hory Klet (1 087 m n.m.) se nachází Observatoř Klet, nejvýše položená hvězdárna v Česku. Její vědecký program se zaměřuje především na blízkozemní planety a komety a na měření přesných poloh asteroidů a komet blížících se k Zemi či křížujících její dráhu. V oblasti potvrzených objevů planetek se hvězdárna na Kleti řadí v celosvětovém srovnání na jedno z předních míst.

Hlavními přístroji Observatoře Klet jsou teleskop Klenot o průměru hlavního zrcadla 106 centimetrů, který je v provozu od března 2002, a zrcadlový dalekohled o průměru hlavního zrcadla 57 centimetrů. Díky vysoké poloze a jen malému světelnému smogu jsou na Kleti výborné podmínky pro pozorování.

Byť je Observatoř Klet určena hlavně pro astronomický výzkum, exkurze pro veřejnost jsou v omezené míře možné. Konají se pravidelně v letních měsících, ve zbytku roku si pak lze objednat prohlídku pro větší skupiny. Detaily najdete na webových stránkách www.klet.cz.

Návštěvu hvězdárny je vhodné spojit s výstupem na rozhlednu na vrcholu Kletě, která je nejstarší kamennou stavbou svého druhu na území Česka (založena roku 1825). Na vrchol sice



vedou asfaltové lesní silničky, pro provoz soukromých motorových vozidel jsou však uzavřené. Nahoru se tak dá dostat jen sedačkovou lanovkou z obce Krasetín, případně na kole či pěšky. Nejbližší železniční stanice se nachází v Českém Krumlově (6 km).

Hvězdárna Vsetín

Důkazem, že i hvězdárna v menším městě může nabídnout zajímavý program, je Hvězdárna Vsetín, stojící nedaleko vsetínského zámku. Otevřena byla v roce 1950 a od roku 2005 je součástí Muzea regionu Valašsko.

Vsetínská hvězdárna zajišťuje astronomická pozorování Slunce i noční oblohy hlavním dalekohledem s objektivem o průměru 200 mm od firmy Zeiss, který byl vyroben počátkem 60. let 20. století. V areálu hvězdárny je umístěn model sluneční soustavy s pozorovací kopulí v podobě Slunce a osmi planetami v přesném měřítku.

Před hvězdárnou stojí unikátní interaktivní sluneční hodiny. Tvoří je téměř dvoumetrová ocelová konstrukce v podobě zemské

koule, která se ve dvou osách otáčí kolem malého modelu Země. Díky poledníkům, rovnoběžkám a stínidlu ve tvaru Slunce lze názorně ukázat jeho zdánlivý pohyb po obloze během roku.

Zajímavostí vsetínského hvězdárny je mobilní planetárium, které umožňuje sférické projekce v šestimetrové nafukovací kopuli. Slouží hlavně školním třídám pro promítání vzdělávacích i zábavných filmů – jde o moderní obohacení výuky, spojené se zážitkem přímo ve škole.

Aktuální programy Hvězdárny Vsetín a otevírací dobu najdete na webové adrese www.hvezdarna-vsetin.cz. Pěší cesta od vsetínského nádraží, kam zajiždějí i spoje Arrivy, trvá asi 20 minut.

VĚZENÍ NENÍ NÁPRAVA. NÁVRAT JE MNOHEM TĚŽŠÍ

Text: Helena Dostalová
Foto: archiv Jany a Křištofa

Jana a Křištof mají mnoho společného. Náročné vztahy v dětství i dospívání, drogovou závislost i trestnou činnost, která je postupně dovedla až za mříže. A také běh – nečekanou, ale silnou cestu zpět k životu, sobě samým i světu, který na ně po návratu z vězení čekal.

Jaké to je, když člověk skončí ve vězení?

Jana: Nejhorší pro mě byla skoro dvouměsíční vazba. V mundúru – zavřená 24 hodin denně, žádné podněty, jen třikrát denně jídlo skrz okénko. Člověk tam je sám se sebou a s vlastní hlavou. Když mě pak převezli do věznice a dostala jsem se do léčebného oddělení, poprvé po letech jsem se cítila bezpečně a svobodně.

Nebyla jsem pod vlivem drog, pod vlivem partnera... a konečně mě někdo nebral jen jako feťačku nebo zlodějku, ale jako lidskou bytost, která si zaslouží být šťastná a spokojená. Tam mě konečně někdo opravdu vyslechl a ukázal mi, jak pracovat s traumaty nebo pocity.

Křištof: Upřímně? Já jsem si přál, aby mě už konečně zavřeli. Soudci byli dlouho mírní a dávali mi jednu podmínku za druhou, nechávali mě venku a já jsem mezitím padal hlouběji a hlouběji. Kdyby mě bývali zavřeli dřív, možná bych si i tím zlomem prošel dřív. Ale ve vězení jsem byl stejně přesvědčený, že jakmile vylezu, dám si drogu. I když už jsem chtěl jen šňupat, nepíchat si. Vězení mi samo o sobě nepomohlo. Měl jsem tam konflikty, násilí, hodně stresu. Jediné pozitivum bylo, že jsem tam začal cvičit a držet nějaký režim.

To neslyším poprvé, že cvičení pomáhá zkrátit čas ve vězení.

Křištof: Ono to ale zas tak jednoduché není. Ve vězení se totiž oficiálně

moc cvičit nesmí. Nemůžete jen tak manipulovat s nábytkem. Není to tak, že si tam postavíte posilovnu. A když se hlídači něco nelíbí, může vám dát negativní poznatek, který zkomplikuje podmínku. Já jsem si možnost cvičit musel doslova vybojovat. Riskoval jsem, že mě nepustí na půlku, jen proto, že jsem chtěl přidělat hrazdu a zvedat se.

Který zlomový moment vás přiměl přestat s drogami?

Křištof: Toxická psychóza, když jsem po návratu z vězení zase skončil na drogách. Měl jsem představu, že mě někdo přijde mučit. Policie mě zneškodnila paralyzérem, dostal jsem epileptický záchvat a rozmlátil si obličej o beton. Probral jsem se až na psychiatrické JIP. Když jsem se viděl v zrcadle – celý obličej jeden velký strup, ruce oteklé od pout –, řekl jsem si: „Takhle už ne.“ Pak jsem se teprve začal léčit.

Jana: U mě to bylo v léčbě ve vězení. Poprvé jsem nahlas řekla, že jsem závislá, a okamžitě mě přepadl obrovský strach. Že už nikdy nebudu žít normální život, že mě nikdo nezaměstná, že už to nikdy nebude dobré. Ale byl to začátek uzdravení.

Proč jste vlastně začali brát drogy?

Jana: Problémy jsem cítila už v dětství. Vyrůstala jsem v prostředí domácího

násilí a o pocitech se u nás vůbec nemluvalo. Všechno jsem v sobě dusila a později jsem přitahovala špatné partnery a vztahy, které to jen zhoršovaly. Když jsem poznala drogy, brala jsem je jako způsob, jak nic necítit – žádný strach, žádnou bolest. Jenže to byl útek, ne řešení.

Křištof: Začal jsem hrozně brzy. V jedenácti jsem pil každý víkend, ve třinácti denně hulil trávu a ve čtrnácti do toho přidal pervitin. Nebyl jsem úplně nešťastné dítě, spíš jsem byl „řízená střela“ a dělal věci schválně špatně. Táta byl tvrdý, máma skvělá, ale nikdo mě v tom zastavit nemohl. Měl jsem k závislostem obrovské sklony – už v deseti mě chytly automaty. A od té doby to jelo.

Jak se z užívání drog stalo něco, co vás nakonec dovedlo až k trestné činnosti a do vězení?

Křištof: Bylo to jednoduché: potřeboval jsem peníze na drogy a automaty, a tak jsem kradl. Furt dokola – vloupání, drobná majetková kriminalita, porušování podmínek. Od čtrnácti let jsem měl jednu podmínku za druhou. Otevřeně říkám, že vězení bylo zasloužený trest.

Jana: U mě to bylo podobné. Měla jsem asi šest podmínek, než mě opravdu zavřeli. Už jsem to nezvládala sama – dokonce jsem u posledního soudu



prosila, ať mě pošlou do vězení, protože jsem cítila, že už nemůžu. Žila jsem jen tím, abych si opatřila drogy, a to se brzy začalo odrážet v kriminálním chování. Až ve vězení jsem si uvědomila, že to nebyla jen moje bolest, ale že jsem hodně ublížila i ostatním.

Je něco, co lidé o vězení zjistí až tam? Nějaké mylné představy?

Křištof: Hodně lidí si myslí, že vězení je jedna velká cela za mřížemi a režim jako z filmů. Ale realita je spíš „vojna bez vojny“. Hodně se tam leží, kouká na televizi, kouří, handluje jídlo a nic se neděje. A právě v tom je problém – není tam skoro žádný režim ani náprava. Měl jsem i konflikty, násilí a dlouho jsem si nemohl najít klid. Vůbec to není prostředí, které by člověka automaticky napravovalo. Až na uzavřenějším oddělení se to zlepšilo.

Jana: Já jsem si taky myslela, že vězení je místo, kde se člověk napraví. U mě to nakonec sice tak dopadlo, ale spíš tím, že jsem se dostala do léčebné části. Ale na běžných odděleních žádná náprava moc neprobíhá. Spousta žen tam jen přežívá. Pokud se vězenkyně sama nesnaží, nemá šanci se na něco připravit. A většina lidí netuší, že největší šok přijde až venku – vězení je vlastně „bezpečný prostor“, venek je teprve těžký.

Jaké to bylo, vrátit se do reality?

Jana: Vězení vám dá návod, prostor, terapeutu. Ale venku je to najednou úplně jiný svět. První návštěva obchodu mě rozhodila – stoupla jsem si k pokladně a najednou se mi vybavily vzpomínky na krádeže. Nevěděla jsem, co říkat lidem, komu říct pravdu, komu ne. Byla jsem zmatená, plná studu a vůbec jsem si nevěřila.

Křištof: Pro mě byl nejtěžší volný čas. Byl jsem zvyklý pět let jen brát a shánět peníze. A najednou máte před sebou celý den a nevíte, co s ním. K tomu dluhy, nízký příjem, předsudky. Dokonce mě málem nevzali do práce kvůli trestnímu rejstříku – nakonec se mě zastal kolega. Návrat je mnohem těžší než vězení samotné.

Kdy do toho vstoupil běh? Co ve vašem životě změnil?

Jana: K běhu jsem se dostala ve chvíli, kdy jsem hledala, jak vůbec zaplnit svůj volný čas. Po výkonu trestu jsem neměla nic, co by mě bavilo nebo dávalo smysl – posledních pět let mého života byly jen krádeže a drogy. Začátky byly těžké. Překonat sama sebe, vstát



ráno a jít běhat, když jsem na to vůbec nebyla zvyklá. Ale postupně jsem začala cítit, že každý běh mi dává víc síly – fyzicky i psychicky. Stal se mou terapií, pomocí níž jsem znovu uvěřila sama sobě. Po dlouhé době jsem totiž díky svému úsilí zase něco dokázala. Ke Žluté stužce, tedy Yellow Ribbon, jsem se dostala přes doléčovací centrum a poprvé jsme ji běželi společně s Krištofem. Od té doby jezdíme každý rok. Je to pro mě důležité, protože tím podporuji všechny, kteří se ocitnou na křižovatce života – stejně jako jsem kdysi byla já. Chci tím ukázat, že změna je možná a že druhá šance má obrovskou hodnotu.

Krištof: Běh je podle mě nejlepší sport pro člověka po výkonu trestu. Je levný – potřebujete jen tričko, kraťasy a obyčejné boty. A hlavně: hned zvedá sebehodnotu. Řeknete si, že půjdete běhat, a jdete. Při každém běhu překonáváte krizi za krizí – hlava vám celou dobu říká, ať to otočíte. A právě to člověka po vězení posiluje. Díky běhu jsem si znovu vybudoval disciplínu.

Nebáli jste se, že se ze závislosti na drogách stane závislost na sportu?

Jana: U mě se to stalo. Já mám obecně sklony jet věci na výkon a přehánět to. Běhala jsem čtyřikrát pětikrát týdně, a kdybych se zranila, byl by to pro mě problém. Víím to o sobě. Ale umím o tom mluvit a hledám jiné cesty, když je potřeba. Běh je pro mě pořád nástroj – jen už ho nedělám na sílu. **Krištof:** Je to riziko, ale podle mě je pořád lepší „zdravá“ disciplína než návrat ke starým kolejím. Běhám třikrát týdně – sprinty, intervaly a trail. Není to přehnané. Sport si hlídám, aby mi nepřerostl přes hlavu, ale zároveň mi pomáhá udržet hlavu čistou. Také často medituju.

Co byste poradili lidem, kteří s během nikdy nezačali? Může pomoci každému?

Jana: Myslím, že ano. Lidi jsou přirozeně stvoření k pohybu – ať už je to běh, chůze, jóga, nebo cokoliv jiného. Pohyb dělá dobře hlavě i tělu. Ustojíte stres, pročistíte si myšlenky a máte pocit, že něco ovládáte. Nemusí to být výkon, stačí začít pomalu a vnímat, že vám to dělá dobře.

Krištof: Spousta lidí si pod během představí rychlý běh, ale to vůbec není nutné. Pro hodně lidí je ideální „cupitání“ nebo kombinace chůze a pomalého klusu. I pět kilometrů za tři čtvrtě hodiny může být obrovské



Gabriela Slovácová, iniciátorka Yellow Ribbon Run v Česku a předsedkyně spolku Žlutá stužka, s běžci.

vítězství. Když to člověk vezme takhle, je běh vlastně pro každého – jen má každý své tempo.

Jak těžké pro vás je udržet se dnes bez drog?

Krištof: Pro mě je klíčové mít úplně čistou hlavu. Já si nedokážu dát „jen jedno pivo“ nebo „jednu čáru“ – okamžitě by to jelo dál. Proto se vyhýbám alkoholu i místům, kde se pije, a mám svůj systém. Chodím běhat, mám práci, kterou beru vážně, a držím si rutinu. Čtyři a půl roku jsem čistý, ale je to vědomé každodenní rozhodnutí.

Jana: U mě je to hlavně o tom, že víím, odkud moje závislost pramenila – z bolesti, z traumata a ze strachu něco cítit. Ve vězení a v léčbě jsem se naučila o tom mluvit a pracovat s tím. Ale není to tak, že bych měla hotovo. Dodnes řeším vztahy, svoje vzorce chování a někdy i úzkosti. Ale tím, že se v tom už neplácám sama, je to zvládnutelné.

Jano, vy pracujete s lidmi, kteří si prošli podobnou cestou. Co vám to dává?

Jana: Je to splněný sen. Když jsem byla ve vězení, moje terapeutka mě dokázala jedním rozhovorem úplně nakopnout a dát mi naději. Říkala jsem si tehdy, že jednou chci dělat

to samé – být oporou někomu, kdo je na dně. Dnes pracuju jako peer konzultantka v Peer klubu Střízlík pod organizací Renadi, o.p.s., v Brně. Je to místo, které podporuje lidi na cestě zotavení ze závislosti na nelegálních látkách. A právě to, že u nás klienti nacházejí bezpečný prostor, kde mohou růst, cítit, že někam patří, a nebyť na to sami, mi dává obrovský smysl.

A co pomáhá udržet si nový život vám, Krištofe?

Krištof: Jsem introvert a citlivý člověk, takže pořád řeším úzkosti a hlavu. A právě proto musím mít čistý život. Víím o sobě, že kdybych si dal „jen jedno pivo“, tak v tom zase skončím a už možná nevylezu. Takže prostě ne. Drží mě režim, běh a lidi, kteří mi dali šanci ve chvíli, kdy to nebylo samozřejmé. Člověk si uvědomí, že nechce zklamat sám sebe – ani ty, kteří mu věřili, když to vypadalo nejhůř.

Zaběhejte si proti předsudkům

Janu a Krištofa spojuje nejen jejich životní příběh, ale i závod, který poprvé běželi spolu – a od té doby se k němu pravidelně vracejí. Je jím Yellow Ribbon Run, součást iniciativy Yellow Ribbon, která bojuje proti předsudkům vůči lidem s trestní minulostí a podporuje jejich návrat do běžného života.

Pro oba je účast v závodech symbolem druhé šance

a připomínkou, že člověk může začít znovu, pokud dostane příležitost a podporu. Iniciativa Yellow Ribbon propojuje lidi po výkonu trestu, odborníky, firmy i širokou veřejnost a ukazuje, že změna je možná.

Další ročník závodu proběhne 11. června 2026. Registrace jsou již otevřené a účast lze věnovat také formou dárkového poukazu.

Czechia
**Yellow
Ribbon
Run**

RYCHLÉ VEČEŘE NEJEN PRO CHLAPY

Text: Dagmar Tichá

Foto: pexels.com

2. DÍL

Už jste si uvařili některé z receptů, které jsme vám přinesli v minulém díle? Frankfurtskou polévku nebo třeba špagety pomodoro? Pokud ano, víte, že pro vás vybíráme tipy na večeře, které jsou skvělé i rychlé. Tak zaparkujte, skočte si nakoupit pár nezbytných surovin a jedte se zahřát třeba poctivou zelňačkou. Naše inspirace není pro šéfkuchaře. Je pro ty, kdo chtějí večer rychle něco teplého, sytého a rozumně výživného.



Zelňačka s klobásou

Sytá a voňavá polévka pro chladné dny – 35 minut

Vůně zelí, sladkost brambor a k tomu kousek dobré klobásy – jednoduché suroviny, které spolu umějí udělat malý kuchařský zázrak. A nejlepší na tom je, že není potřeba nic velkolepého: stačí pár běžných ingrediencí a hrnec, ve kterém se dějí všechny ty příjemné věci.

Zelňačka má navíc jednu skvělou vlastnost – nebere se příliš vážně. Když máte pikantní klobásu, využijte ji. Když ne, postačí i obyčejná. Trochu víc papriky? Proč ne.

Ingredience

- ▶ 2 lžíce oleje
- ▶ 1 nožička paprikové klobásy
- ▶ 1 střední cibule
- ▶ 1 větší mrkev
- ▶ 2 stroužky česneku
- ▶ 2 lžíce uzené papriky
- ▶ 2 plné lžíce hladké mouky
- ▶ 1,5 l vody

- ▶ 3 větší brambory
- ▶ 3 kusy bobkového listu
- ▶ ½ lžičky drceného kmínu
- ▶ 1 lžička majoránky
- ▶ špetka mletého nového koření
- ▶ 500 g kysaného bílého zelí
- ▶ ½ kelímku zakysané smetany
- ▶ hladkolistá petržel, sůl, čerstvě mletý pepř

Postup

Na oleji orestujte nakrájenou klobásu a cibuli nasekanou nahrubo. Přidejte mrkev nakrájenou na půlkolečka a nasekaný česnek, chvíli restujte. Poté zasypte uzenou paprikou (pokud chcete pikantní verzi, přidejte navíc lžičku pálivé papriky) a přisypte hladkou mouku. Dobře promíchejte, nechte rozvonět, ale mouku ani papriku nenechte připálit. Přilijte asi 200 ml studené vody a metličkou rozmíchejte dohladka.

Nalijte zbývající horkou vodu, přidejte brambory nakrájené na kostky, bobkový list, kmín, majoránku, nové koření. Osolte, opepřete. Vařte cca 10 minut, dokud brambory nejsou skoro měkké. Přidejte lehce vymačkané a překrájené kysané zelí. Vařte další 3 minuty. Nakonec zamíchejte zakysanou smetanu, dochutte podle potřeby. Při podávání posypte nasekanou petrželkou.

Tip: Pokud chcete výraznější chuť, můžete do základu krátce orestovat i pár kostiček uzeného masa. A nezapomeňte: brambory musí přijít do polévky dřív než zelí, protože v kyselém prostředí by zůstaly tvrdé.



Minutkový kaťák

Rychlá, šťavnatá směs do jedné pánve – hotovo za 30 minut

Geniální záležitost, při které si budete připadat jako král kuchyně a ještě zužitkujete všechny ty nevábně vyhlížející papriky a zbytky načatých protlaků nebo kečupů. Výhoda je, že se opravdu nemusíte držet receptu, ale do hrnce můžete víceméně vhodit to, co zrovna najdete. Vařit ho můžete klidně i ze směsi na lečo. Jako příloha poslouží pečivo, hranolky, opečené brambory, rýže, ale klidně i bramboráčky z polotovaru, protože na domácí asi zrovna energie nebude. Náš recept je na rychlou minutkovou úpravu.

Ingredience

- ▶ 500 g vepřové kýty, pečeně nebo libové plece
- ▶ 1 větší cibule
- ▶ 3 větší červené kapie nebo papriky
- ▶ 1 větší zelená paprika
- ▶ 1 větší žlutá paprika
- ▶ 5 větších nakládaných okurek
- ▶ sůl, pepř
- ▶ olej
- ▶ kečup
- ▶ worcesterská omáčka
- ▶ chilli nebo feferonka dle chuti

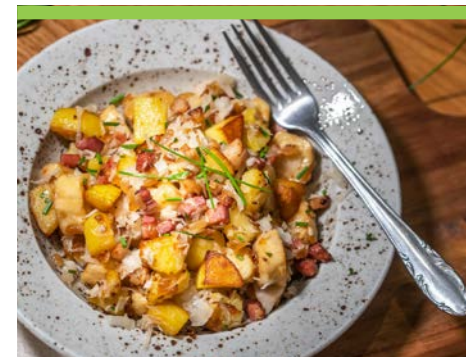
Postup

Maso nakrájejte na nudličky. Papriky nakrájejte na větší kousky, cibuli na půlkolečka, kyselé okurky na kolečka.

V hrnci na rozpáleném oleji nechte orestovat maso. Až se zatáhne, přidejte cibuli a nechte zezlátnout. Osolte, opepřete. Přidejte dle chuti kečup a worcester. Pokud byste měli pocit, že se vám směs připaluje, stačí přidat dvě až tři lžíce vody. Použít můžete i lžák z okurek, jen pozor na jeho kyselost. Případně to můžete zachránit lžičkou cukru.

Vložte nakrájené okurky a dle chuti dochutěte chilli nebo nakrájenou feferonkou, ztlumte sporák, lehce podlijte vodou (max. půl skleničky) a nechte zlehka vařit 20–30 minut, dokud maso nebude měkké a směs nezhoustne. Ochutnejte, případně dosolte nebo přidejte chilli podle svých preferencí a máte hotovo.

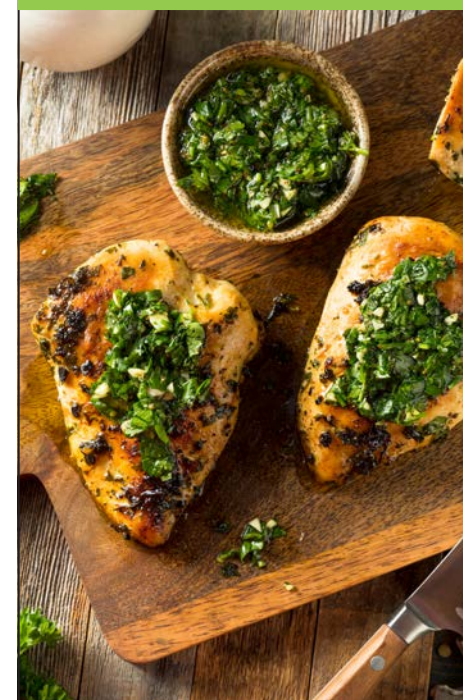
Tip: Pro výraznější chuť přidejte na začátku k masu lžičku uzené papriky. Směs ztmavne, provoní se a bude působit „restovaněji“, i když ji děláte narychlo.



Uhlířina

Tradiční jídlo našich předků, syté a jednoduché – 40 minut

Jídlo, které si nejspíš pamatujete od své babičky, mělo hlavní cíl; zasytit s minimem nákladů co největší počet hladovců a pokud možno bez zbytečného nádobí.



Kuře na oreganu

Jednoduché, lehké maso na večer – 30 minut

Tohle jídlo vás dostane. Je lehké, na večeri přímo ideální, a přitom chutná skvěle. Hotové je do 30 minut a neudělá vám ostudu, ani pokud byste měli za úkol nakrmit celou rodinu. A pozor – chutná i dětem! Budete za hvězdu, která vykouzlí úžasnou dobrotu během chvilky. Možná že už jste na něj narazili na svých prázdninových cestách, patří totiž k oblíbeným řeckým pokrmům.

Ingredience

- ▶ 500 g brambor
- ▶ 400 g kysaného zelí – může být i bez něj
- ▶ 120 g masa (bůčku, slaniny či špeku, podle toho, co máte v ledničce) – může být i bez něj
- ▶ 1 velká cibule
- ▶ olej nebo sádlo
- ▶ sůl
- ▶ kmín
- ▶ hrnek polohrubé mouky
- ▶ 2 vejce
- ▶ 1–2 polévkové lžíce mléka nebo vody

Postup

Brambory oloupejte, nakrájejte na větší kousky a dejte vařit.

Než se uvaří, připravíte si jednoduché, tužší těsto na nočky. Smíchejte mouku s vejci, přidejte špetku soli a dle potřeby

Ingredience

- ▶ rýže
- ▶ kuřecí prsa dle počtu strávníků
- ▶ sušené oregano
- ▶ olej
- ▶ sůl
- ▶ citron

Postup

Rýži uvařte podle návodu, zvládnete to v klidu během přípravy mas, jelikož rýže se vaří sama.

Kuřecí prsa jen lehce rozklepejte, osolte a štědře vmasírujte oregano. Zlehka pokapejte citronem. Rozpalte si pánev s troškou oleje.

Kuřecí plátky z obou stran pomalu opečte dozlatova. Dejte si jen pozor, aby se maso nepeklo zprudka, prsa jsou pak suchá. Hotové plátky dejte stranou.

Do výpeku přidejte dvě až tři lžíce vody, ochutnejte, dle potřeby dochutěte; můžete klidně znovu přidat oregano, případně sůl i citron. Lehce provaňte. Pozor, nečekejte, že šťávy bude hodně, je silná a její úkol je jídlo jen lehce dochutit.

Na talíře dejte každému plátek masa, rýži a lehce zakápněte šťávou. Nebojte se, že by jídlo bylo suché, naopak budete překvapeni, jak si citron poradí s křehkostí masa a oregano mu dodá středomořskou chuť.

Tip: Pokud byste chtěli být za opravdu velkou hvězdou, maso si naložte ráno do směsi oregana a citronu. Večer ho jen dosolíte a hodíte na pánev. Marinováním maso získá na křehkosti, ale hlavně bude mít ještě intenzivnější chuť.

trochu vody či mléka. Těsto dejte stranou.

Na pánvi osmažte cibulku dozlatova spolu s masem či slaninou nakrájenou na kostičky, přidejte zelí a krátce poduste.

Brambory už byste měli mít téměř měkké, nastal čas k nim přidat nočky. Jednoduše z těsta vykrajujte lžící kousky, které přidáte k bramborám do vroucí vody. Dovařte doměkka a slijte.

K bramborám s nočky vmíchejte směs zelí, cibule a opečeného masa či slaniny. Dobře promíchejte, dle chuti dosolte a uhlířina je hotová.

Tip: Jestli se vám nechce dělat s nočky nebo nemáte doma vajíčka, můžete nočky nahradit těstovinami, nejlépe ve tvaru fleků. Nebude to pravá uhlířina, ale dobré je to také a využijete další zbytky.



Foto: Matěj Baroš

ZLEPŠOVÁKY PO ČESKU: BERNAJS NEBO RYBÁKY S BATERKAMI ZE SERGEJE



Foto: Dopravní podnik města Hradec Králové

První bateriové vlaky a parciální trolejbusy vymysleli Češi už před mnoha lety a úspěšně je otestovali v provozu. Na první české zlepšovací návrhy se ale už skoro zapomnělo.

Text: Ondřej Kubala

Bateriové vlaky na českých kolejích. Novináři o nich píšou jako o velké revoluci na železnici. Nebo takové parciální trolejbusy, které jezdí na baterie i mimo troleje. Ty vnímáme jako novinku posledních deseti let.

Baterie a jejich zlepšující se výdrž určitě promění dopravu na silnici i na kolejích v celé Evropě. Jenže tohle všechno dokázaly české hlavy vymyslet a české ruce sestavit už před lety. Sice trochu na koleně, ale s o to větším zápalem. A tvůrci byli velmi úspěšní, jejich neobvyklé zlepšováky báječně fungovaly.

Zapomenutý příběh první: bernajs z Hradce Králové

Byl to vlastně první úspěšný pokus, jak dostat trolejbus s cestujícími do míst, kam troleje nevedou. Na přelomu 80. a 90 let jezdila v Hradci Králové autobusová linka číslo 20 do místní části Kluky. Tehdy se řešilo zatrolejování městského okruhu pro trolejbusy, po jehož dokončení by trasa linky vedla městem kompletně pod trolejemi a autobusy by tu byly nasazeny jen kvůli jejímu poslednímu kilometru, kde troleje chyběly.

A tak v Hradci začali hledat řešení, jak dostat trolejbus až na konečnou Kluky i „bez drátů“. Vymysleli jednoduchý přívěs s elektrickým generátorem, jež za sebou trolejbus táhl. Když dojel na konec trati, stáhl řidič kladky, nahodil agregát, ten napájel trolejbus a jelo se dál. S myšlenkou přišel Jaroslav Bernášek, tehdejší vedoucí tamního trolejbusového provozu. Proto se vozíku začalo přezdívat bernajs.

Jeho základem se stala bývalá vojenská polní kuchyně, naftový motor byl z traktoru a 600voltový elektrický generátor z drážního vozidla. Označení dostal NZ 600. Úpravami prošel i hradecký trolejbus Škoda 14Tr, který dostal tažné zařízení a mírně upravenou elektrovýzbroj, aby si uměl vzít proud z vozíku. Do Kluků tak začala jezdit trolejbusová linka číslo 1.

„Není bez zajímavosti, že po schválení Drážním úřadem a prokázání provozuschopnosti náhradního zdroje souprava trolejbusu a NZ 600 absolvovala jakousi propagační cestu z Hradce Králové přes

Hořice až do Staré Paky. V devadesátých letech nikdo neřešil otázku legislativy a platnost povolení s definovanou drážní cestou,“ vzpomíná Vladimír Pejřil, provozně-technický ředitel královéhradeckého dopravního podniku.

Byl to vlastně první český parciální trolejbus v praxi, který trošku zamotal hlavu i Drážnímu úřadu. Česká legislativa neměla tehdy s drážním vozidlem, které jede mimo drážní infrastrukturu (v tomto případě trolejbusovou trať), žádné zkušenosti. Pro provoz s „polní kuchyní“ v Hradci nakonec upravili dva trolejbusy. Po dvou letech museli řešit problémy s nápravou vozíku, která byla motorem a agregátem přetížená, a měnili ji za jinou, s větší zatížitelností. Tohle řešení tu fungovalo bez větších problémů až do jara 2001, kdy trolejbus s vozíkem nahradil už modernější vůz, který měl dieselový agregát pro svou poslední míli přímo pod kapotou.

Původní originální řešení chtějí v Hradci uchovat v provozním stavu jako technickou zajímavost pro další generace. Vozík je po rekonstrukci a plně funkční. Zbývá ještě oprava historického trolejbusu a neobvyklá souprava se opět podívá do královéhradeckých ulic.

Zapomenutý příběh druhý: bateriové vozy jihočeského Carga

V tomto příběhu je třeba nejdříve vysvětlit trochu železničního slangu. Žehlička je elektrická lokomotiva s věžovou kabinou a sběračem na střeše. A opravdu na první pohled připomíná žehličku. Sergeje byly mohutné rudé sovětské šestinápravové lokomotivy pro těžké nákladní vlaky. A rybáky jsou dvounápravové vozy ze 40. let používané kdysi v osobní dopravě. Šlo o podvozkový systém inženýra Rybáka.

V Českých Budějovicích se před čtvrtstoletím zrodil skvělý zlepšovací návrh pro manipulační nákladní vlaky, které jezdily po elektrických tratích jižních Čech. Tamní trať jsou zatrolejované, ale manipulační koleje u nákladních ramp nebo vlečky troleje nemají. Jak tedy obsloužit místa bez troleje a vyzvednout nebo sem odstavit pro zákazníky nákladní vozy, aniž by k tomu byla potřeba dieselová lokomotiva? Ten

nápad byl geniální. K elektrické žehličce se připojil bateriový vůz. A rázem mohla jezdit i mimo troleje.

Zlepšovací návrh podal tehdejší vrchní přednosta budějovického depa Luboš Smejkal, elektronické řešení měl na starost Jiří Bečvář, který i dnes po letech pracuje pro ČD Cargo a v SOKV České Budějovice má na starosti elektroniku v hnacích vozidlech. „*Tou dobou končil provoz legendárních sergejů a v nich byly spousty baterií. Některé víc použité, jiné skoro nové. A ty byla škoda poslat do šrotu,*“ vzpomíná Jiří Bečvář.

Nápad byl jednoduchý. Vzal se vůz rybák, v jehož jedné části bylo zázemí pro vlakovou četbu nákladního vlaku a ve druhé volný prostor. Těmto služebním vozům se říká hytláky. Do volné části se umístily dvě bateriové sady, každá po 150 voltech, a nezbytné technologie, které umožnily propojení s žehličkou (odpojovač baterií, pojistky, nabíjecí dioda nebo tyristorový spínač).

Drobnými technickými úpravami prošla i samotná lokomotiva, aby si uměla vzít proud z baterií nebo je dobíjet. „*Nezbytné byly také ventilátory, které při nabíjení prostor baterií profukovaly, a také tyristorový spínač. Ze sergejů jsme měli klasické olovené kyselinové baterie, k nimž není možné dát klasický kontaktní spínač. Při dobíjení se může uvolnit větší množství vodíku, a kdyby spínač nedejbože hodil jiskru, měli bychom vůz bez střechy,*“ vysvětluje mi s nadsázkou Jiří Bečvář a z našeho povídání cítím, že je dodnes hrdý na to, jak skvěle bateriové vozy fungovaly.

Při rozjezdu byly baterie zapojeny paralelně, ale proud byl nejprve na krátký okamžik omezen odporníkem a pak došlo k jeho přemostění. Jakmile už byl vlak v pohybu, přepínaly se baterie do sériového zapojení, aby vlak získal větší rychlost.

Žehličky s bateriovými rybáky jste mohli potkat na všech tratích kolem Českých Budějovic i na jihočeských vlečkách. První žehlička s ním vyjela na zkušební jízdu v březnu 1992. Nakonec v Česku vznikly minimálně čtyři další bateriové vozy, které léta spolehlivě sloužily. A dokonce se na ně přijeli podívat železničáři ze Slovenska, kteří podle české verze postavili své vlastní řešení.

FYZIOTERAPEUT
BORIS
LJUBČENKO
DOPORUČUJE:

Nastavte si (zbytek v tajence).
Výherce získá poukaz
na 55 minut fyzioterapie
s Borisem Ljubčenkem
v pražských Strašnicích.



POMŮCKA: ALI, JURA VONDRA	ČESKÝ POLITIK	LÍH	NÁSTROJE ŽENCŮ	SEVEŘAN	NĚJAK (slovensky)	*	BICEPS	SÍLY	JÁ	DRUH HVĚZDY	JIŽNÍ OVOCE	*	ŘECKÉ PÍSMENO	PRIMÁT	VELKÝ ORECH	VĚZENÍ
JARO						SLOVENSKÝ „STĚNA“						AMERICKÝ KER				
RAB						ČÁST VLAKU						PŘE PALEC				
2. DÍL TAJENKY														PŘEDLOŽKA 1. DÍL TAJENKY		
ČÁSTI TÝDNE				TLAKY					BA				NEOBUTÝ POSUNKY			
MPZ RU- MUNSKA			UŽ JEDNOTKY ELEKTR. ODPORU							ŠAŠEK						
HAJDY					PYTĹÁK LOVICÍ DO OK	ŽAL				SOUVISLÁ ŘADA					PSÍ PLEMENO	ŘECKÝ A ŘÍMSKÝ STAROVĚK
*	RUKSAK	ROV VŮNĚ									*	HOKEJOVÝ TOUŠ	CHEMICKÝ PRVEK OTEKLE			
HLAVNÍ MĚSTO MALI							ZNAČKA BICYKLŮ	*	NADÁVATI	HLODAVEC OFOUK- NUTÍ						
POLNÍ PLOŠNÉ MÍRY				AVŠAK KVŮLI				POMALÝ ČLOVĚK TENHLE						INICIÁLY HERCE TOPFERA SPOJKA		
TOTO			3. DÍL TAJENKY										BOXER USA LATINSKY „A“			
JMÉNO HERCE SHARIFA					ZBABĚLEC						VAZAL					
ZVOLÁNÍ PŘI TELEFO- NOVÁNÍ					TRÍSLO- VINA						MRAVOUKA					

Znění tajenky nám pošlete nejpozději do 30. 5. 2026 na adresu arrevue@arriva.cz – do předmětu mailu prosím napište Křížovka. Výhercem cestovního kufru z minulého čísla se stala Helena Šnábllová.



POZNÁTE
TAJEMNÉ PŘEDMĚTY?

V dílnách Arrivy se občas skrývají věci, které poznají jen ti nejzkušenější. Patříte mezi ně? Nebo si tipnete? První tři najdete v našich dílnách, předmět číslo 4 nám zaslala společnost O2. Své tipy pošlejte na adresu arrevue@arriva.cz, do předmětu e-mailu prosím zadejte Tajemné předměty.

Výherce získá sportovní tašku O2 Family a předmět číslo 4. Pokud jej ovšem pozná.





Vítá vás JOBka!

Veškeré informace z Arrivy na jednom místě

- Novinky z vaší společnosti i z celé skupiny ARRIVA
- Plány směn a další informace k vaší práci
- Formuláře žádostí o benefity
- Důležité směrnice a dokumenty
- Kontakty a podpora pro zaměstnance a mnoho dalšího

Do aplikace se registrujete pomocí vašeho osobního čísla a QR kódu, který obdržíte z emailu noreply@jobka.cz nebo od vašeho personálního oddělení.