

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

3/2019

VIP
CESTUJÍCÍ
**FRANTIŠEK
KOTLETA**
str. 24

Poradna:

Benefity str. 16–17

Téma čísla: Arriva na železnici

Expanze na kolejích str. 10–12

ARREVUE

3/2019



Autem, lodí i vlakem

Hlava státu je tím nejdůležitějším politikem. I proto se dbá na její transport. Mezi významné dopravní prostředky státníků patří auta, letadla, vlaky nebo lodě.

6-9



Expanze na kolejích

Arriva se od 15. prosince připravuje na expanzi na české železnici. Vedle dvou stávajících tratí bude provozovat i čtyři rychlíkové a několik regionálních tras.

10-12



Benefity

Až pojedete za zábavou, nákupy nebo na výlet, využijte možnost uplatnění zaměstnaneckého jízdného. Které další benefity nabízíme v Arrivě našim zaměstnancům?

16-17



Betlémy

Betlémy nebo také jesličky plasticky zobrazují scénu narození Ježíše Krista. Za několika pozoruhodnými se můžete vydat i na našich linkách.

20-23



Chci čtenáře bavit

Do světa literatury se Leoš Kyša vrátil před několika lety. Spisovatel fantasy známý pod pseudonymem František Kotleta hned způsobil poprask.

24-25



Milí kolegové,

minulý rok touto dobou jsme finišovali přípravy na zahájení provozu první arrivácké městské vlakové linky pro Pražskou integrovanou dopravu. Ta doplnila náš expres z Prahy do slovenské Nitry. Tehdy jsme provozovali šest vlaků.

Uplynul rok a přípravy opět vrcholí, tentokrát ovšem na něco mnohem většího. O co jde? Od prosince letošního roku budeme provozovat už 60 vlaků ve veřejném závazku, tedy desetkrát více než loni. Ruku v ruce s tím jsme přivítali téměř 300 nových kolegů a kolegyň. Ty potkáte právě na nových rychlíkových spojích pro Ministerstvo dopravy a také ve Zlínském a Libereckém kraji, kde budeme vozit cestující na regionálních tratích. Všechno možné ohledně přípravy si můžete přečíst také v tomto čísle ArRevue. Z pohledu uplynulého roku nebyly vlaky jediným tématem. Celý rok jsme totiž představovali nové autobusy jak na běžícím páse; celkem 160 autobusů různých kategorií. Těmi jsme nahrazovali starší vozy, ale také jsme modernizovali náš vozový park. Celkem jsme tak do naší budoucnosti v tomto roce investovali více než dvě miliardy korun. Arriva je navíc známá jako tahoun na poli čisté mobility, a proto jsme ve spolupráci s městy nakupovali nízkoe emisní vozidla. Třeba pro Trutnov a Kutnou Horu elektrobusesy a pro kladenskou MHD autobusy na CNG.

A co nás čeká příští rok? Od poloviny roku začneme vozit cestující v Plzeňském kraji. K tomu budeme pořizovat 315 nových autobusů, od mikrobusesů po velkokapacitní vozy. Těšíme se také na cestující ve Valašských Kloboucích a okolí, kde budeme zajišťovat dopravu následující dva roky.

Vážení kolegové, dovolte mi, abych vám všem touto cestou poděkoval za dobře odvedenou práci a zároveň popřál krásné vánoční svátky a šťastný nový rok.

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva

Text: Tomáš Wehle

Foto: Arriva



JAROMÍR WALASKI

Ředitel společnosti ARRIVA MORAVA

Ředitelem společnosti Arriva Morava je Jaromír Walaski poměrně krátce. Z vedení Městského dopravního podniku Opava se sem vrátil letos v lednu kvůli lidem. „Mým cílem je firmu nastartovat,“ říká bývalý voják z povolání.

Proč jste se rozhodl vrátit zpátky do Arrivy?

V roce 2015 jsem byl vedoucím obchodního oddělení. V té době se mi ale naskytla příležitost jít do výběrového řízení na ředitele Městského dopravního podniku Opava. Uspěl jsem a tři roky tam pracoval. Zpátky v Arrivě jsem kvůli lidem. Když jsme ve výběrových řízeních přišli o téměř celý Moravskoslezský kraj, viděl jsem, jak moc zklamání z toho naši lidé jsou. Protože jsem je znal, stáli mi za to, abych je zkusil nějak povznést nad to, co se stalo, a nově je nasměrovat.

Přišli tito lidé o práci?

Někteří zůstali Arrivě věrní a vypomáhají

nám v jiných oblastech, ale většinou jsme se domluvili s novým dopravcem na zmíněných linkách, který je zaměstnal. Oni vlastně jen změnili uniformu, o práci nepřišli.

Co se pokoušíte ve firmě změnit nebo zlepšit? Co je teď váš největší úkol?

Celkově firmu nastartovat. Někteří zaměstnanci nesli ztrátu příměstských linek v Moravskoslezském kraji těžce a na práci skoro až zanevěřeli. Je třeba teď tyto lidi znovu motivovat. Zlepšuje se to, ale stále máme na čem pracovat.

Co vás na práci v Arrivě baví?

V dopravě obecně je každý den jiný. Pořád

se něco mění, vznikají nové situace, které je potřeba řešit. A hlavně dělám s lidmi, to mě naplňuje.

Daří se vám získávat kvalitní zaměstnance? Co jim může Arriva nabídnout?

V Olomouckém kraji máme vysoutěžené oblasti na deset let, takže tady je hlavním plusem práce u nás stabilita. Nabízíme rovněž různé benefity, jako je Benzina karta, od nového roku zavádíme systém takzvané Cafeterie, v němž příspěvky od zaměstnavatele můžete využít na kino, divadlo nebo třeba na cestování. Děláme na tom, abychom práci u nás zattraktivnili. Myslím si, že ani mzdy řidičů nejsou v dnešní době zanedbatelné. Při náborech zaměstnanců vidíme, že i prestiž povolání řidiče autobusů se zvedá.

Arriva bude od 15. prosince zajišťovat linkovou dopravu v oblasti Valašských Klobouk. Jak jste na to připraveni? Které další novinky pro cestující jste na konec roku připravili nebo chystáte na příští rok?

Valašské Klobouky jsou novou oblastí, takže se musíme dobře připravit. Chystá se vozový park, zástupci Zlínského kraje u nás byli na kontrole autobusů, které tam budou jezdit, a neměli žádné výtky. Co se týká řidičů, od 15. 12. přebíráme zaměstnance ČSAD Vsetín, kteří zajišťovali oblast Valašské Klobouky. Od půlky prosince přebíráme správu nad autobusovým nádražím v Přerově a od 1. ledna 2020 začínáme jezdit na Jesenícku pod novou smlouvou na deset let. Současně od 15. prosince budeme rozšiřovat provoz na lince Arriva Expressu v relaci Olomouc–Brno. Koncem roku a na začátku toho dalšího nás tedy čeká spousta práce.

Máte rovněž novou centrálu v Olomouci.

V současné době sídlíme v Ostravě, ale protože jsme v Moravskoslezském kraji v příměstské dopravě skončili, budeme areál prodávat a ke konci roku se budeme přesouvat do Olomouce.

Jezdíte rád autobusem?

Doprava jako taková je pro mě srdcovka. Otec byl řidič autobusu a já si ještě z dětství pamatuji, jak jezdil se Škodou 706 RTO a Karosou ŠL 11. Jsem sice bývalý voják z povolání, ale ze zdravotních důvodů – kvůli poranění páteře a kolena – jsem byl vyřazen. Když jsem pak přemýšlel, co dál, volba byla jasná. Dva roky jsem se živil jako řidič autobusu, což pro mě byla dobrá startovní pozice pro budoucí jednání s řidiči. Když se naskytne příležitost, sednu za volant autobusu a jedu. Máte v něm skvělý přehled a pohodlí, takže jízda autobusem je pro mě přehlednější a bezpečnější než autem.

Co děláte ve volném čase?

Hodně jezdím na horském kole, doma mám akvária s rybami a občas si chodím zastřílet. Vozím na autě nosič celý rok, takže dám kolo na střechu, vyrazím do Beskyd a projedu se po horách. To mám mnohem radši než po silnici.

Spustíme bezhotovostní linku



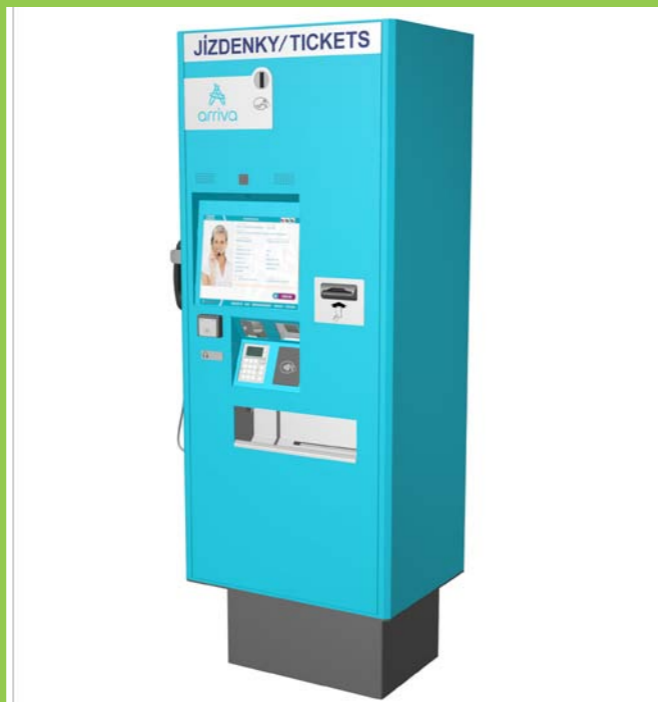
Možná si řeknete, že jsme dost odvážní, ale přesto to chceme zkusit. Máme v plánu na jedné z našich komerčních dálkových autobusových linek zkušebně zavést platbu pouze pomocí platební karty. Z dostupných dat víme, že téměř tři čtvrtiny všech cestujících si svou jízdenku rezervují přes náš e-shop. Od této novinky si slibujeme, že přinese urychlení platby, protože bezkontaktní platební kartu má dnes už skoro každý. Stačí tak kartu přiblížit k terminálu a jízdenka je zaplacená. Pro řidiče to znamená méně problémů – odpadá zodpovědnost za finanční obnos nebo shánění drobných na vrácení při hotovostní platbě a řidič bude méně stresovaný. Jestli do budoucna zmizí hotovostní platby za jízdenky, napovědí výsledky pilotního projektu.

Výcvik strojvedoucích na ratíškovické vlečce



Ratíškovická železnice na jihu Moravy u hranic se Slovenskem žila nově i vlakem Arrivy. Stroje i personál se tady připravovaly na spuštění provozu vlaků ve Zlínském kraji. Strojvedoucí a stevardi trénovali všechny situace, které je mohou v ostrém provozu potkat. Šestikilometrová trať z Rohatce je na to ideální, protože vede lesem, při okrajích obce, mezi poli, je tady stoupání, rovina, oblouky i železniční přejezdy. Školy a školky z Ratíškovic, Vacenovic nebo Sobůlek se už na vlečce našim vlakem svezly, děti si užily netradiční jízdu a my jsme si díky nim nacvičovali provoz s cestujícími. Na vlečce jsme jezdili do konce listopadu s nízkopodlažními motoráky Lint a vlakem řady 845, který bude zajišťovat hlavně rychlíkové linky.

Jízdenkový přístroj místo pokladní



Když si dnes chcete koupit jízdenku na vlak, máte několik možností. Jedna z nich je pořídit si jízdenku v železniční stanici u „okýnka“. Protože ale žijeme v 21. století, i zde chystá Arriva tak trochu revoluci. Vedle okýnka modrého, černého nebo žlutého dopravce bude stát chytrý jízdenkový přístroj v odstínu naší modré barvy Arriva Blue. Na jeho čelní straně bude displej, reproduktor, klávesnice a další náležitosti. Co nabídne oproti klasickému prodeji jízdenek?

Kromě toho, že nepotřebuje přestávku na oběd a nemůže dostat chřípku, nabídne dva způsoby odbavení cestujícího. Buď si cestující vše zakoupí jednoduše sám, nebo zmáčkne tlačítko a bude spojen obrazem i zvukem s operátorem. Tomu sdělí, odkud kam potřebuje jet a jak. Přitom se dívá operátorovi pod ruce, protože na displeji se zobrazí všechny nutné údaje, tedy destinace, rezervace místa, cena, případně akční jízdné. Pak už stačí jen zaplatit a z otvoru vyjede papírová jízdenka. Platbu je možné provést v hotovosti v korunách, kartou a v budoucnu i kreditem ze zákaznického účtu Arrivy. Vše je samozřejmě uzpůsobeno také pro sluchově nebo zrakově postižené.

Cestující si budou moci koupit integrované jízdné v rámci daného kraje, vnitrostátní i mezinárodní jízdenky. Od roku 2021 počítáme také s prodejem jízdenek státního jednotného tarifu. A pokud někdo jezdí stále stejnou trasu, stačí přiložit ke čtečce přístroje čárový kód jízdenky a systém sám vygeneruje novou jízdenku se stejnou destinací. Prodejní místo se vzdálenou obsluhou bude navíc vyhledávat spojení obdobně jako navigace v telefonu. Jízdenku si tedy cestující pořizuje na cestu ze stanice, kde stojí daný stroj, nebo si může koupit jízdenku i mezi dvěma libovolnými stanicemi. Do budoucna počítáme s tím, že takto půjde koupit také elektronická jízdenka.

Naše nové autobusy



V letošním roce jsme pořídili v rámci skupiny Arriva celkem 160 nových autobusů, z nichž většina nahradila starší vozy. Jaké vozy jsme nakoupili? Kromě klasických autobusů s dieselovým pohonem i autobusy na CNG a také elektrobuses včetně potřebné technologie, jako jsou rychlonabíjecí stanice. V těch se mohou vozit například cestující v Trutnově a Kutné Hoře. Ostatní autobusy jsme pořizovali pro Pražskou integrovanou dopravu (PID), Integrovanou dopravu Středočeského kraje, Olomoucký kraj, Příbram nebo pro naše expresy mezi Teplicemi a Prahou. Reagovali jsme rovněž na zvýšenou poptávku po velkokapacitních autobusech, zejména v rámci PID. Zde už některé spoje jezdily na hranici své přepravní kapacity, a tak jsme pořídili kloubové autobusy s kapacitou téměř 150 cestujících.

Co plánujeme na příští rok? Pro Plzeňský kraj, kde od poloviny roku začneme jezdit, budeme pořizovat 315 nových autobusů značek Dekstra, Iveco, MAN a Setra. Dále nás čeká pravidelná obnova vozového parku, zejména na Moravě. Zda budeme pořizovat další autobusy, bude záležet na případných úspěších v nadcházejících soutěžích.

Den otevřených dveří v Praze-Malešicích



Společnosti Arriva City a Arriva Services pořádaly 12. října první den otevřených dveří v nových prostorách. Po přestěhování z historických Vršovic tak mohly návštěvníkům i ostatním představit, kde se „vaří“ dopravní obslužnost jejich spojů a kde se vozy opravují. Byla to opravdu povedená slunečná sobota a na své si mohli přijít všichni. Připravena byla přehlídka historických i nových vozů, z aktivit například simulátor nárazu v autě pod záštitou ÚAMK, mnohé atrakce pro děti či posezení v kavárně Potmě – v zatemněném autobusu, který věnovala Světlušce Arriva.

Vrcholem celého dne bylo vyhlášení a ocenění dlouholetých zaměstnanců obou společností, kterým vedení osobně poděkovalo za jejich přínos rozvoji a chodu firem a z rukou toho nejvyššího převzali věcnou upomínku. V průběhu dne pak jistě všichni přivítali pozvání k připravenému cateringu, který měl tak širokou nabídku, aby chutnalo dospělým i dětem. Příště jste všichni opět srdečně zváni.

Alkohol ve vlacích Arrivy povolen



Poslední dobou se média zajímala o to, jestli si mohou cestující přinést do vlaku vlastní alkohol. Každý dopravce na to má svůj pohled. Někdo zastává názor, že do restaurace si vlastní alkohol také nepřinesete, a když ano, platíte špuntovné. Další názor zase říká, že dopravce není gastronom, tak proč cestujícího omezovat. Jak je to ve vlacích Arrivy?

Je to jednoduché, k nám si cestující klidně může přinést vlastní alkohol, ale jeho konzumaci nesmí obtěžovat ostatní cestující. Vyložene podnapilé osoby můžeme v extrémním případě podle přepravního řádu vyloučit z přepravy. Pokud si však chce někdo dát ve vlaku pivo nebo skleničku vína, stačí případně oslovit vlakového stevarda, který má na výběr dva druhy piva a také červené a bílé víno.

AUTEM, ALE I LODÍ ČI VLAKEM

Jak se přepravují nejdůležitější státníci

Text: Jan Markovič

Foto: iStock, Wikimedia Commons

Hlava státu je tím nejdůležitějším politikem, kterého daná země má. I proto se dbá na všechny aspekty jejího života po dobu úřadování. A to včetně transportu. Nejde jen o ježdění v autě. Mezi významné dopravní prostředky státníků patří i letadla, vlaky nebo lodě.





Aurus Senat se prodává i v civilní verzi (na obrázku). Ta používá k pohonu benzinový osmiválec.

Není možné začít jinak než u aut. Téměř každý hlavní představitel státu má k dispozici hned několik luxusních vozů s řidičem. Pověstí jde o velmi oblíbený Mercedes-Benz třídy S nebo třeba BMW řady 7. Někteří státníci se také rádi nechávají vidět ve vozech, které jejich země přímo produkuje. Proto jste mohli potkat českého prezidenta ve Škodě Superb, francouzského prezidenta v Citroënu C6 nebo italského v Lancii Thesis. Jde vesměs o sériové modely v top výbavě, někdy dodatečně pancéřované nebo ve speciální úpravě.



Prezidenti velmocí si ale rovněž libují v autech přímo na zakázku. To je i případ USA, kde má prezidentská limuzína dlouhou tradici. Tu současnou, Cadillac One, postavil koncern General Motors a vyšla na zhruba 1,5 milionu dolarů, tedy na něco málo přes 34 milionů korun. Jde o pancéřovanou limuzínu, ale vzhledem k bezpečnosti se její parametry tají.

Zajímavostí je, že ruský protějšek Donalda Trumpa, tedy Vladimir Putin, se v této tradici zhlédl a nechal si pro svou potřebu vyvinout také velmi podobnou limuzínu. Tu pro něj připravil ruský automobilový institut NAMI, který v největší zemi světa už 100 let vyvíjí nejrůznější motory a prototypy aut nebo traktorů. Výsledkem byl model nazvaný Aurus Senat, kterým mohl Putin při své inauguraci v roce 2018 konečně nahradit „obyčejný“ Mercedes S 600 Pullman. Auto, silně připomínající limuzínu amerického prezidenta, má na palubě celou řadu blíže

nespecifikovaných záchranných prostředků, odolá útoku kulometem i explozí výbušniny. I Rusové ale přesné údaje tají. Ví se jen, že vůz pohání benzinový dvanáctiválec s masivním výkonem 862 koní a že se na jeho vývoji podíleli inženýři z Porsche a Bosche. Civilní verze vozu Aurus Senat s menším osmiválcem je dokonce nyní na prodej, stačí na ni deset milionů rublů, tedy asi 3,6 milionu korun, což je méně než za některé top verze Mercedesu S. To je ostatně stejné jako v Číně, kde vozí prezidenta i generálního sekretáře komunistické strany vůz Hongqi L5. Auto v retro designu poháněné osmiválcovým motorem o výkonu 381 koní je aktuálně nejdražším v Číně vyráběným autem. Přijde v přepočtu na 18 a čtvrt milionu korun. Takový luxus by se ale jistě protivil



bývalému prezidentovi Uruguaye. José Mujica, který byl v křesle mezi lety 2010 až 2015, bývá označován za nejhudšího prezidenta světa. Ze svého platu v přepočtu zhruba čtvrt milionu korun měsíčně totiž věnoval 90 procent na charitu. Žil ve svém venkovském domě a do práce jezdil starým Volkswagenem Brouk, který se tedy v té době stal oficiálním autem Uruguaye. Jde zřejmě o nejlacinější prezidentské auto v historii.

Státníci ve vzduchu

Někdy ale auto rozhodně nestačí. To když je potřeba státníka přepravit na dlouhou vzdálenost. Logicky se nejčastěji používají letadla nebo vrtulníky. Někteří prezidenti

a vysoce postavení politici používají letadla domácích aerolinek, na jejichž využití mívají přednostní právo. Provozovat soukromé letadlo jen pro přepravu důležitého činitele je totiž finančně poměrně náročná záležitost a ne každá země si to může dovést.

Asi nejnámějším příkladem je Air Force One amerického prezidenta. Pro přesnost se sluší dodat, že toto volací znamení má jakékoliv letadlo, do kterého aktuální prezident Spojených států nastoupí, i kdyby to byl práškovací „čmelák“. Nejčastěji se ale přeče jen vyskytuje ve speciálně upraveném Boeingu 747, který slouží nejen k obývání, ale i jako náhrada za Oválnou pracovnu. Stavba speciálu začala už v době prezidenta Ronalda Reagana, který ještě používal starší Boeing 707. Přesto jeho manželka Nancy navrhla interiér nové 747 ve stylu amerického jihozápadu.

Existují dva kusy tohoto letadla označené jako VC-25A a VC-25B. Na palubě má každé z nich například 87 telefonů a 19 televizí. Do letadla se vejde okolo stovky lidí. V případě nouze může kroužit na nebi i několik dní, protože jeho piloti by měli být trénováni na tankování paliva za letu. Věřnost ale Air Force One občas kritizuje, protože náklady na jeho provoz jsou astronomické. Podle zprávy z roku 2015 stála jedna hodina letu tohoto speciálu v přepočtu 4,8 milionu korun. Aktuální prezident Spojených států to



ale zjevně neřeší, možná i proto, že jeho firmy provozují také soukromý Boeing 757 s gigantickým nápisem Trump na boku, v němž je kromě luxusních sedadel k dispozici například i soukromá ložnice nebo špičková jídelna. Přitom mnohem bohatší lidé, například britská královská rodina, jsou co se týče létání o poznání skromnější. Ta dá ročně za létání okolo pěti milionů liber, tedy asi 150 milionů korun. A to má k dispozici malá soukromá letadla, větší vojenský speciál a několik helikoptér. Královna je obvykle vidět v helikoptéře Sikorsky S-76C+. I královskou rodinu ale lidé kritizují, třeba proto, že využívání velkých letadel je neekologické.



Air Force One je každé letadlo, které přepravuje prezidenta USA, nejčastěji je to ale tento Boeing 747.

Císař ve vlaku, král na lodi

Z neekologického chování by možná dnešní aktivisté obviňovali i prvního československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka. Ten se po nabytí samostatnosti Československa vrátil z exilu luxusním vlakem a pak jej i dál využíval při svých cestách. Ve vagonech měl k dispozici jídelnu, pracovnu i ložnici s toaletou a koupelnu.



Do současnosti se v Česku dochovalo pět železničních salonních vozů z „Prezidentského vlaku“ – a to jak ve sbírce Národního technického muzea, tak i ve vozovém parku Českých drah. Jedná se o vozy, které v různých etapách sloužily československým prezidentům pro jejich jízdy nejen po republice, ale i do zahraničí. Tři z nich jsou přitom stále provozuschopné. Jeden z těchto tří ojedinělých provozních vozů má ještě rakousko-uherskou historii. Jedná se o vůz Aza 86 z roku 1909, který byl vyroben pro následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este a jeho rodinu. Vůz pochází z Ringhofferovy továrny v Praze na Smíchově. Po vzniku Československa sloužil krom jiného i prezidentovi Tomáši Garriguovi Masarykovi. Masaryk nebyl samozřejmě jediným státníkem, který vlak používal. Už před

ním byla kolejová doprava důležitá pro habsburskou monarchii. Vlak měl samozřejmě i německý císař, pruský král a speciální vagony dostali také Hitler s Göringem. Už méně se ví, že vlaky rádi používají někteří státníci dodnes. Před nedávnem takto přijel na oficiální návštěvu Česka mongolský prezident. Vlakový speciál má i severokorejský diktátor Kim Čong-un. Asi nejmodernější řešení ale najdeme v Japonsku. Tamní císařská rodina má imperiální vlak, kterému se říká Omeši Reša, což v překladu jednoduše znamená „vlak, který používají“. Jde o moderní EMU jednotku E655, která patří Východní japonské železniční společnosti. Je složena z pěti vagonů a vyrobila ji japonská společnost Hitachi. Maximálně jede ale jen 130 km/h.



Japonský císař svůj vlak nevyužívá příliš často, slouží mu například k pohostění státní návštěvy.

Císař v ní hostil například španělského krále s chotí.

Králové mají většinou zálibu ještě v jiném způsobu cestování. Jsou to lodě. Například dánská královská rodina používá už od začátku třicátých let parádní loď HDMY Dannebrog, kterou na vodu poslala tehdejší královna Alexandrine. Od té doby odplula na 600 tisíc kilometrů. Královská rodina ji používá nejen k letním výletům, ale i k oficiálním návštěvám. S lodí byla například v Grónsku nebo na Faerských ostrovech. Na palubě je spousta místa pro posádku, soukromé královské kajuty, ale i celá paluba dostupná jako ideální prostor pro pořádání nejrůznějších recepcí. Jedno je tedy jasné: ať už jste diktátor, císař, král, nebo prezident, bude o váš transport náležitě postaráno.

EXPANZE NA KOLEJÍCH

Více vlaků, více linek a více přepravených cestujících. Arriva se od 15. prosince připravuje na expanzi na české železnici. Vedle dvou stávajících tras bude provozovat i čtyři rychlíkové a několik regionálních. Cestující čeká zvýšený komfort cestování, dopravce nabírá nové zaměstnance.

Text: Jan Matoušek
Foto: Marek Sova





České železnice se od 15. prosince výrazně promění. Na řadě tratí budou vlaky obsluhovat noví dopravci, mezi nimiž je i společnost Arriva vlaky. Ta doposud obsluhovala dvě trasy – expresní mezi Prahou, Olomoucí a Nitrou a městskou linku mezi Hostivaří a Roztoky u Prahy. Počet tras se tedy od prosince výrazně zvýší a ke zmíněným linkám se přidají další.

Arriva vlaky bude nově obsluhovat čtveřici rychlíkových linek objednaných státem. Jde o trať mezi Prahou a Rakovníkem, mezi Prahou, Turnovem a Tanvaldem, mezi Prahou, Pískem a Českými Budějovicemi a mezi Kolínem a Novým Borem. K tomu bude Arriva zajišťovat také provoz části spojů v některých krajích. V Libereckém kraji jde na deset let o trasu Liberec – Turnov – Semily – Stará Paka, respektive z Železného Brodu do Tanvaldu.

Ve Zlínském kraji jde také po dobu deseti let o trasy ze Vsetína do Velkých Karlovic, z Rožnova pod Radhoštěm do Bylnice, ze Starého Města u Uherského Hradiště do Bylnice a také z Uherského Brodu/Újezdce u Luhačovic do Luhačovic.

Přípravy na nové tratě

Právě provozování spojů ve Zlínském kraji oživilo pro vlaky nepoužívanou ratíškovickou železnici, takzvanou vlečku, na jihu Moravy u hranic se Slovenskem. Arriva se tam totiž připravovala na spuštění nových linek. Co to v praxi znamená? Testovala se tam nejen technika, ale především také personál, tedy strojvedoucí i stevardi.

Nešlo navíc jen o trénování nanečisto (zkušební jízdy byly naplánované jako zastávkové vlaky). Vlaky se na šestikilometrové trati s profilem, který

zahrnuje stoupání, roviny, oblouky i železniční přejezdy, vozili žáci škol i školek z Ratíškovice nebo Vacenovic. Stevardi i strojvůdci si tak mohli své schopnosti testovat i v praxi s reálnými cestujícími. Na palubě vlaků byli navíc přítomni instruktoři, kteří – podobně jako třeba v autoškole – postupně školili či vysvětlovali vše potřebné.

Pro cestující budou nové linky Arrivy znamenat vyšší cestovní komfort. Vlaky na Liberecku a většina vlaků na Zlínsku budou nízkopodlažní. Podle mluvčího společnosti Martina Faráře se na Zlínsku cestující dočkají také wi-fi připojení, zásuvek pro dobíjení drobné elektroniky nebo vody zdarma. Stejných výhod pak budou moci využívat



cestující na všech nových rychlíkových trasách. Jízdenky budou využívat tarif Arriva vlaků, v regionální dopravě potom dle integrovaného systému konkrétního kraje.

Jak se školí strojvůdci

Arriva vlaky také v souvislosti s rozšířením své působnosti na české železnici zvyšuje počet zaměstnanců. Konkrétně jde o 126 strojvedoucích, 115 stevardů či 33 pokladních. První dvě profese se školily na vlečce, tedy železniční dráze sloužící pro potřeby provozovatele nebo jiného subjektu, o které už byla řeč.

Právě strojvedoucí je přítom profese, o kterou je obecně mezi železničními dopravci zájem. Na tato místa tak nastupují i lidé, jež musí dopravce vyškolit. „Strojvedoucí, který nemá licenci, nastoupí do kurzu na licenci, který trvá asi tři týdny. Ten je zakončen zkouškou na Drážním úřadě,“ popisuje vedoucí provozní oblasti Čechy u společnosti Arriva vlaky Jan Konopík.

„Dále pokračuje čtyřtýdenním kurzem motorové trakce a infrastruktury. Následně, po zakončení tohoto kurzu, přejde k praktické části výcviku, která trvá nejméně 12 týdnů. V rámci té si provede seznání konkrétních řad, následně vykoná zkoušku zvláštní odborné způsobilosti v Arrivě a může na trať,“ doplnil Konopík.

Než je nově vyškolený strojvůdce připuštěn do služby, což nastane po společném konsenzu nad jeho schopnostmi, trvá to zhruba šest až sedm měsíců. To u strojvůdců, kteří už licenci mají, jen pracovali například u jiného dopravce, je proces výrazně kratší, a než vyjedou na koleje, trvá zhruba jeden měsíc. „Strojvedoucí, který má licenci, zde obvykle vykoná několik poznávacích směn všech procesů (například pohyb po depu), následně vykoná zkoušku zvláštní odborné způsobilosti a je připuštěn k samostatné službě,“ vysvětlil Jan Konopík.

V Anglii představili pamětní autobus

Britská společnost Arriva Southern Counties představila autobus věnovaný veteránovi druhé světové války, který zemřel v červenci tohoto roku v úctyhodném věku 100 let, pouhé dva týdny po oslavě svých stých narozenin. Vůz je zasvěcen hrdinovi vylodění v Normandii Charlesi Benfordovi z města Leigh-on-Sea.

Autobus byl odhalen ve čtvrtek 10. října při slavnostním ceremonálu, jehož se kromě místních politiků zúčastnila i Benfordova blízká rodina, včetně jeho syna Johna a dcery Sandry. „Jsme velmi hrdí na to, že se Arriva rozhodla poctit našeho otce takovým způsobem. Že se na jeho statečnost vzpomíná, pro nás jako rodinu hodně znamená,“ řekl Benfordův syn John.

Generální ředitel Arriva Southern Counties Graham Wykes pro změnu uvedl: „V Arrivě máme úzké vztahy s místními pobočkami Královské britské legie a jsme hrdí, že s nimi můžeme každý rok spolupracovat. Legie dělá pozoruhodnou práci, že připomíná ty, kdo bojovali za naši svobodu.“

Charles Benford se narodil v obci South Farnbridge v hrabství Essex v roce 1919. Poprvé byl povolán do armády, když mu bylo dvacet let. Později pracoval pro městskou radu v Southendu, byl také členem a místopředsedou pobočky Královské britské legie v Leigh-on-Sea.



Chorvatská Arriva implementovala více než 160 zařízení TomTom Telematic



Tým pěti odborníků společnosti TBS, vedený technickým ředitelem Gianlucou Comim, a diagnostický tým firmy TomTom pod vedením Stevena Lewise zavítaly v srpnu do Chorvatska. Během pobytu jejich zástupci předali své znalosti o správě vozového parku a seznámili chorvatské techniky s instalací inovativního telematického systému do autobusů tamní Arrivy.

Během čtyř dnů prošel chorvatský tým devíti techniků důkladným školením a podařilo se mu instalovat 97 zařízení. Na závěr získal každý člen týmu certifikát TomTom. „První a nejdůležitější krok je za námi. Jsem velmi spokojen s přístupem a znalostmi, které našemu týmu školení přineslo,“ zhodnotil projektový manažer chorvatské Arrivy Tomislav Opič. Implementace stále probíhá, dodnes je nainstalováno více než 160 jednotek. Vybavování vozidel zařízeními TomTom Telematic pokračuje každý den a počítá se s novými objednávkami, dokud nebude pokryta celá chorvatská flotila.



KAMILA ZAMYSLICKÁ: O PRÁCI SE NEBOJÍM

Text: Tomáš Wehle
Foto: Arriva

V souvislosti s masivním rozšířením počtu vlaků získala Arriva do svých řad zkušené strojvedoucí, ovšem vychovává si také nováčky. Jednou z budoucích strojvedoucích je i Kamila Zamyslická, která ve firmě pracovala dva roky jako vlaková stevardka. „Na železnici zažijete každý den něco nového a poznáte spoustu nových fajn lidí,“ říká sympatická tmavovláška.

Nedávno jste absolvovala kurz na licenci strojvedoucího. Bylo to náročné?
Aby se člověk vůbec mohl zapsat do kurzu, musí si oběhat spoustu doktorů. Pokud tímto kolečkem projde, může se začít učit. Kurz trvá minimálně 120 hodin. Je to poměrně náročné učivo, od znalosti hlavní náplně právních předpisů a pravidel týkajících se provozování drážní dopravy přes její organizaci, zásady ochrany životního prostředí až po znalost typu trakcí, ovládání základů elektrotechniky nebo technických požadavků na nákladní a osobní vozidla.

To není zrovna málo.
A to zdaleka není všechno. Písemný test má sto otázek a tři možnosti odpovědí, k úspěšnému složení musíte mít minimálně 80 procent dobře. Pokud se vám to povede, postoupíte k ústní části. Každopádně získáním licence to všechno ještě nekončí. Je třeba udělat motorový kurz a kurz infrastruktury, a když si člověk odjede v praktických zácvicích 450 hodin, může jít k odborné zkoušce u svého dopravce, aby mohl získat osvědčení.

Jako malá jste podle vlastních slov k vlakům vztah neměla. Později jste se jako vlaková stevardka pro tuto práci nadchla a rozhodla se, že projdete zmíněným kurzem. Co vás zaujalo?
Bylo to víc věcí. Cestování, fakt, že jsem pořád někde jinde, svoboda na kolejích, ale i lidé, jež jsem ve vlaku potkávala. Nevím,

jestli by mě napadlo dělat strojvedoucí, kdyby v naší firmě nebylo tak jednoduché být v kontaktu s tím, co se děje vepředu, v kabině strojvedoucího. I z oddílu pro cestující je víceméně vidět, jak tahle práce vypadá. Tohle mě asi ovlivnilo nejvíce. A taky moji kolegové.

Všem zdejším dopravcům chybí strojvedoucí. Jak byste případné zájemce o tuto práci nalákala „mezi vás“? Co je na tomto zaměstnání nejzajímavější?
Je třeba zkoušet nové věci, a pokud se člověk alespoň trochu zajímá o železnici, měl by to zkusit. Je to velmi rozmanitá práce, kdy člověk zažije každý den něco nového. Navíc se někdy podívá, nemusí jen sedět v kanceláři, pozná spoustu nových fajn lidí. A vlastně nemusí mít strach o práci.

Co může dráha nabídnout mladým lidem?
Moc a moc zkušeností. Člověk může zažít spoustu situací, kdy zjistí, jak v dané chvíli reaguje. Dále praxi do budoucna a jistotu, že se s tímhle oborem neztratí. A konečně také příjemné platové ohodnocení.

Ženy řidičky vlaků nebo autobusů u nás stále ještě nejsou příliš obvyklé. Jak na vaše rozhodnutí stát se jednou z nich reagovali vaši blízcí? Setkáváte se u kolegů s narážkami na to, že jste „něžné pohlaví“ v tradičně spíše mužském zaměstnání?
S nějakou velkou kritikou jsem se zatím

nesetkala. Doma mi drželi palce a jsem ráda, že jsem nezklamala, i když jsem vlastně teprve na začátku. Řekla bych, že v práci mi spíše fandí. Je jasné, že se to někomu nemusí líbit, ale to je každého věc. Já v tom omezení nevidím. Vlastně kromě jednoho. Jako žena bych mohla mít problém v nákladní dopravě, kde se člověk nedostane na toaletu.

Jak vlastně bude vypadat váš běžný pracovní den?

Směny v osobní dopravě se zatím staví jako dvoudenní. Je to tak hlavně kvůli dojíždění lidí z větších vzdáleností. Jeden den přijdeme, jezdíme a večer jdeme spát do našeho ubytování, kde máme peřiny. A druhý den dokončíme směnu. Arriva teď zřizuje nástupní místa i jinde než jen v Praze, takže to bude spíše regionální práce. Ovšem bude možné se svést na lince i v jiném regionu, aspoň v to tedy doufám.

Jaký by podle vás měl být dobrý strojvedoucí?

Určitě by měl umět zachovat klid, neztrácet pozornost a dokázat racionálně myslet. Také by měl být kolegiální a aspoň trochu nadšený. Protože když to člověka baví, může chodit do práce s úsměvem.

Co ráda děláte, když zrovna neřídíte vlak?
Někdy jezdím domů navštívit rodinu a kamarády, jindy si čtu, chodím na výlety nebo třeba pečů. A brzy si chci koupit kolo.

BENEFITY

Text: red
Foto: iStock

Dovolená navíc, zaměstnanecké jízdné nebo výhodnější tankování. Podívejte se, které nepeněžní odměny, takzvané benefity, našim zaměstnancům nabízíme.



Stravné

Záleží nám na tom, abyste si vychutnali oběd, proto vám na jídlo přispíváme.

Příspěvek na životní pojištění nebo penzijní připojištění

Myslíme na vaši budoucnost, nezapomínejte na ni ani vy.



Mobilní tarif i pro rodinné příslušníky

Nejen vy, ale i vaši blízcí si mohou telefonovat levněji prostřednictvím zvýhodněných tarifů.



Cafeterie

Chceme, abyste si po práci oddechli a odreagovali se. Dopřejte si díky příspěvku v Cafeterii masáž, sportovní vyžití, kupte si vstupenku do kina, divadla, pořáďte si v lékárně vitamíny.

Zvýhodněné tankování

Natankujte s kartou Benzina u této čerpací stanice levněji než ostatní.



Pracovní uniforma

Příjemné materiály, slušivé barvy. Také o uniformu se vám postaráme.



Dovolená navíc

Abyste měli sílu na plnění pracovních úkolů a byli odpočatí, je potřeba relaxovat.

Zaměstnanecké jízdné

Až pojedete na zábavu, nákupy nebo jen tak na výlet, využijte možnost uplatnění zaměstnaneckého jízdného. Arriva je jedním z největších dopravců v zemi a to má své výhody.

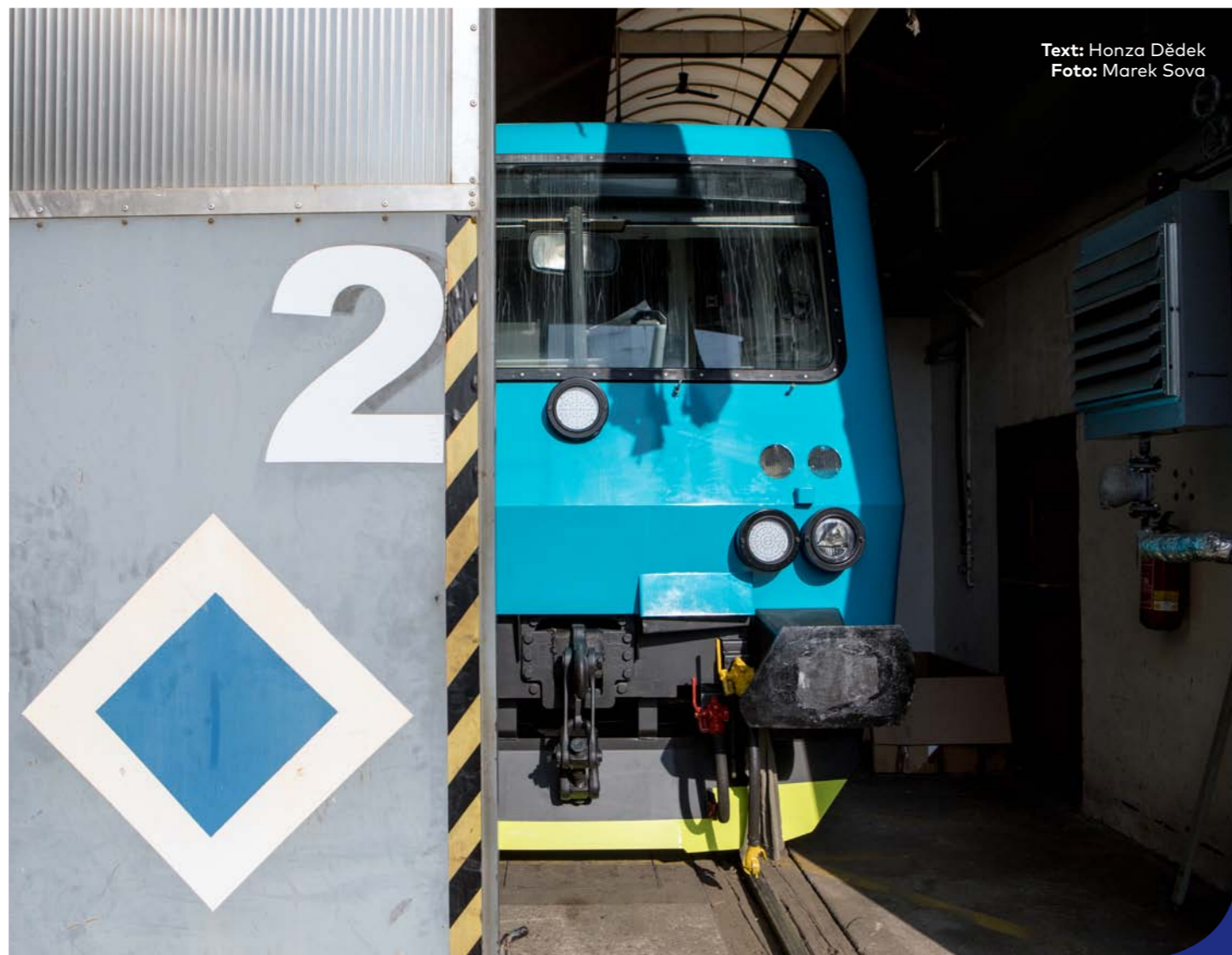


Osobní rozvoj, vzdělávací kurzy

Podporujeme jazykové vzdělávání i další možnosti odborného růstu a zvyšování kvalifikace.

Bližší informace u vašich personalistů.



Text: Honza Dědek
Foto: Marek Sova

VLAKY ZNOVA JAKO NOVÉ

Nový interiér, moderní toalety, wi-fi a z každé sedačky dosažitelná zásuvka. Čisto a navoněno. Takové jsou dnes vlaky společnosti Arriva. Přitom před dvouměsíční rekonstrukcí vypadaly o dost jinak.

Na odstavné koleji v rozsáhlém areálu šumperské společnosti Pars nova stojí nevzhledný vagon – špinavý, posprejovaný neuměleckými graffiti, s poškrábanými okny; očividně už delší dobu nepoužívaný. To dokládá i interiér: poničené sedačky, oprýskané police, zašedlé stěny a zašlé kryty osvětlení. Toaletu lépe nevidět. Evropská dopravní společnost Arriva odkoupila několik desítek takovýchto vagonů od své mateřské železniční společnosti Deutsche Bahn a nechala je kompletně zrestaurovat od firmy Pars nova. Ta se stará o rekonstrukce nejenom vlaků, ale třeba i tramvají.

„Oživení každé motorové jednotky, jak se odborně říká železničnímu vagonu, má dvě části,” říká ředitel realizace a plánování Petr Driml v obří tovární hale, kde stojí jeden z vagonů, na němž zrovna začala probíhat generální rekonstrukce. Z původní podoby zbyl jen podvozek a skelet; chybí příčky, sedačky a většina oken. Šero haly prosvětluje roje jisker a nezaměnitelná vůně svařovaného železa – na obnaženou podlahu se přivávají nové patky pro budoucí sedačky a přišroubovávají drážky pro příští příčky a toalety. Až skončí práce se železem, v jiné montážní hale bude každá jednotka osazena sedačkami,

příčkami a moderními vakuovanými toaletami, v některých vlacích rozšířenými i o záchody pro vozíčkáře. Pak už jen stačí oškrábat zrezlé okenní rámy a vyměnit poničená skla, včetně čelních, která silně trpí na korozi, vyčistit kryty osvětlení a topení, revitalizovat obložení a podlahy a nakonec v lakovně celý vlak zevnitř i zvenčí nově natřít. Celý tento proces zabere u každé jednotky zhruba dva měsíce a vyžádá si práci třiceti až čtyřiceti lidí nejrůznějších profesí – od klempířů, zámečníků a čalouníků přes lakýrníky, svářeče a elektrikáře až po zkušební techniky.



„Rekonstrukce jednotek probíhá bezmála jako pásová výroba, běžně pracujeme zhruba na deseti vagonech zároveň. Mnohem horší je ovšem takzvaná bohemizace, tedy přizpůsobení vagonu provozu na tratích v Česku. To znamená, že každou jednotku je třeba osadit vysílačkou a rychloměrem, načež musí být provedena platná revize. A to je často velká dušička, jak říkají elektrikáři, kteří nezřídkou dostanou do péče jednotku, jež z neznámého důvodu nefunguje, a oni pak často dlouho a složitě hledají příčiny problému,” popisuje inženýr Driml. Většinu cestujících však mnohem víc zajímá právě vzhled interiéru – vedle pohodlí

sedaček a pocitu čistoty především dnes hojně vyžadované připojení k internetu a samozřejmě snadno dostupné zásuvky. A pak taky toalety a jejich stav. Dlouhé roky totiž měly tuzemské vlaky nejhorší pověst právě v otázce toalet – rozhodně nepatřily k nečistším a odér v těchto malých prostorách rovněž nepřipomínal zrovna procházku borovým hájem. Naštěstí se poměry od časů takzvaných gravitačních záchodů, kdy cestující šlápnutím na pedál poslal veškerý obsah toaletní mísy na koleje, výrazně zlepšily. Dnes se do vlaků instalují vakuované záchody, jež mají fekální zásobník, což umožňuje tyto toalety používat i ve stanicích – jednou za

pár dní pak přijede fekální vůz a zásobník vyprázdí. Na těchto toaletách ve vlacích Arrivy se už člověk neostýchá usednout na záchodovou mísu. Některé její vagony jsou navíc vybaveny toaletami a prostory pro vozíčkáře, což zdaleka není na českých drahách běžné. Celková rekonstrukce každého z vagonů není nikterak levná záležitost, pořád se však provozovatelé staré jednotky výrazně vyplatí – celá přestavba totiž přijde na patnáct až třicet procent z pořizovací ceny nové jednotky. A jak dokládají nové vlaky společnosti Arriva, dobře zrekonstruovaný vůz může ve výsledku vypadat jako nový.

BETLÉMY

Text: Tomáš Wehle
Foto: archiv, ČTK

Betlémy nebo také jesličky plasticky zobrazují scénu narození Ježíše Krista. Šikovní řezbáři je vyrábějí z nejrůznějších materiálů: dřevěné, keramické, papírové, ale i perníkové, někde je dokonce představují živí lidé. Za pozoruhodnými betlémy se můžete vydat i na našich linkách.





Pokud vás zajímá, kde se vzaly vánoční betlémy, musíte zpět v čase až do 13. století. V roce 1223 přeměnili svatý František z Assisi a jeho přátelé jeskyni kdesi v italské Umbrii na kapli a přivedli sem živého osla a vola. Uvedli tam betlém, v němž potom kněz sloužil první vánoční půlnoční mši. V Praze byl první betlém postaven zřejmě v roce 1560 v dominikánském kostele sv. Klimenta u Karlova mostu. Předpokládá se, že byl napodobeninou betlémské jeskyně s jesličkami, kde se Ježíš narodil. Podle tohoto vzoru se jesličky začaly šířit do dalších kostelů a klášterů. Ke konci 18. století, v době osvícenství, opustily kostely a ujaly se na vesnicích i ve městech mezi prostými lidmi. K základním figurkám – Ježíškovi v jeslích, Marii, Josefovi, volu, pastýřům se stády a třem mudrcům – si lidé přidávali i další postavy ze svého nejbližšího okolí. Mnohdy byly z neznalosti místa zasazeny do fantastické krajiny. Betlémy se stavěly z papíru, ale i vyřezávaly ze dřeva. V českých zemích vznikaly nejvíce na Královéhradecku, v Orlických horách, Jeseníkách a Krkonoších. Protože řada muzeí připravuje v prosinci výstavu betlémů, je jasné, že betlémářství stále ještě žije.

Mohelnice: horníci kopou uhlí

Už od roku 1962 je v Mohelnici na Olomoucku k vidění o Vánocích krásný betlém. Jeho autorem je Josef Nedomlel ze Starého

Města u Bruntálu, který na tomto díle pracoval téměř 30 let. Všechny budovy a figurky vyřezal z lipového dřeva, mezi jinými třeba přesné kopie hradů Bouzov a Karlštejn. Ještě o Vánocích v roce 1988 se řezbář Nedomlel domlouval přímo u jesliček v Mohelnici, kam každoročně přijížděl se svou manželkou, na další řezbářské práci. Tyto plány ovšem už nestihl uskutečnit, protože na jaře roku 1990 v nedožitých 81 letech zemřel. Zůstalo po něm mimořádně vzácné dílo v plasticky členěné krajině pokryté mechem a pilinami. Na ploše šestkrát sedm metrů šlo tehdy napočítat 16 budov, 46 oveček a 24 figur o výšce od 15 do 22 centimetrů. Betlém v kapli sv. Anny farního kostela sv. Tomáše Becketa je mechanický a pohyblivý. Hýbe se vodní mlýn, pes obíhá



stádo ovcí, dvě ovce kývají hlavou. Na kopci se otáčí větrný mlýn a pod ním jsou dvě patra pohyblivých se dárců. Jsou zde vidět i horníci v dolech, kteří ručně kopou uhlí a odvázejí ho na vozíčkách.

„Po smrti Josefa Nedomlela zůstal betlém netknutý až do roku 2003, kdy jeho syn František vyřezal pět pohyblivých se muzikantů. Od roku 2006 pak téměř pravidelně vyřezává z lipového dřeva další a další,“ říká správce mohelnického betlému Pavel Nenkovský. Letos o Vánocích bude mít podle něj veřejnost poprvé možnost spatřit zcela novou tvář unikátního betlému. „Poněvadž je stavba mohelnického betlému rok od roku náročnější, pracujeme teď na nové koncepci, aby bylo možné ho spatřit celoročně. Místo smrků v pozadí bude za betlémem umístěn panoramatický paraván s reliéfy známých budov, které „kopírují“ podhůří Jeseníků až po Olomouc: hradu Mírov, staré rozhledny na Pradědu, zámku Úsov nebo Svatého Kopečku,“ vysvětluje Pavel Nenkovský, který betlém spravuje nepřetržitě od roku 1975.

Olešnice: oslík stříhá ušima

V Olešnici v Orlických horách najdete v budově obecního úřadu vzácný Utzův mechanický betlém. Unikátní je tím, že kromě posuvného pohybu postavy také hýbají hlavou, rukama i nohama a v některých případech se i vzájemně



přibližují či vzdalují. Panna Maria spráskne ruce nad tím, co Ježíšek umí. Dítě se umí posadit, točí hlavičkou a kope nohama, oslík zastříhá ušima.

Betlém o půdorysu asi pětkrát dva metry dostal jméno za svého tvůrce Josefu Utzovi, narozeném v roce 1896 v Horní Olešnici. Jeho figurky vytváří dokonalou iluzi průvodu přicházejícího slavit narození malého Ježíška. Aby tomu tak mohlo být, každá z nich je umístěna na samostatném vozíku s nápravou ve tvaru dvojdielného klikového hřídele. Pákový mechanismus převádí otáčení hřídele při pohybu vozíku vpřed na kyvný pohyb nohou. Velkoryse jsou řešeny i jesličky umným řezbářským provedením postav s malým unikátem – gramofonem se dvěma talíři a přenoskou, která střídavě přehrávala první a druhou desku. Betlém nebyl nikdy dokončen a zůstal v té podobě, ve které ho jeho tvůrce nečekaně opustil. V listopadu roku 1944 totiž podlehl následkům úrazu, když ho při práci s cirkulárkou zasáhl vymrštěný kus dřeva do hlavy.

V Utzově betlému provádí pracovnice informačního centra. Otevřeno je ve všední dny od 10 do 12 hodin, odpoledne od 13 do 16 hodin. V sobotu a neděli, stejně jako o vánočních svátcích, přijde průvodkyně po telefonické domluvě. Stejně tak lze sjednat i návštěvu mimo otevírací hodiny.

Třebechovice pod Orebem: platí se do misky

Třebechovické muzeum betlémů má ve svých sbírkách více než 400 betlémů z nejrůznějších materiálů a ze všech koutů Česka. Velmi starých, ale i ze současnosti. Návštěvníci tak mohou posoudit, do jakých zajímavých forem se ve své historii betlémářství rozvinulo. Nejcennější a nejobdivovanější doma i ve

světě je unikátní mechanický Proboštův betlém. K vidění byl třeba v roce 1967 na světové výstavě v Montrealu, kde se na něj přišlo podívat přes osm milionů návštěvníků, o tři roky později se představil v Londýně, kde si jej prohlédla i anglická královna Alžběta II. Betlém lidových řezbářů Josefa Probošta a Josefa Kapuciána, národní kulturní památka, je více než 100 let starý a má zhruba 2000 vyřezávaných dílů a 350 figurek. Jednapadesát z nich se pohybuje při práci a dalších 120 jezdí na několika pohyblivých pásech. Do pohybu je uvádí jemný mechanický systém od Josefa Frimla.



Betlém, který vznikl od roku 1882 až do Proboštovy smrti v roce 1926, je přibližně sedm metrů dlouhý, více než dva metry vysoký a téměř dva metry hluboký. Ústředním motivem tří tuny vázícího díla jsou jesličky se Svatou rodinou a klanícími se pastýři. Na dalších terasách najdeme výjevy ze života obyčejných lidí a řemeslníků, kde se autor inspiroval skutečnými postavami z Třebechovic a okolí. Zcela před betlémem vystupují do popředí dvě figurky: chlapec a dívka s cínovými miskami v rukou.

Ty sloužily jako taktní upozornění pro tehdejší návštěvníky, kam položit peníz jako vstupné a odměnu za možnost si betlém prohlédnout. Kromě Proboštova betlému, který byl před třemi lety restaurován, nabízí muzeum i velký skleněný betlém od železnobrodských sklářů, jehož části dostali papež Pius XII. a starosta Montrealu. Nechybí mechanický betlém z Hostinného, v němž je vidět zubař trhající zub nebo selka, která vystrkuje zadek z okna, či dílo předního českého restaurátora betlémů Kamila Andrese. Otevřeno je zde celoročně, v úterý až neděle od 9 do 16.30 hodin.

Dobrá Voda: skleněný a bez jeslí

Kostel sv. Vintíře v Dobré Vodě u Hartmanic s unikátním skleněným oltářem má za sebou pohnutou minulost. Dříve oblíbené poutní místo po válce chátralo, zmizely varhany, oltář, lavice i vnitřní výzdoba. Nyní je však kostel považován za evropský unikát díky své nové výzdobě z lesního skla. Samotný skleněný oltář místní sklárky Vladěny Tesařové je vysoký přes tři metry a váží pět tun. Interiér kostela ještě zdobí 14 skleněných plastik křížové cesty, skleněná socha svatého Vintíře v životní velikosti a téměř dvě tuny vázící betlém plný lidských postav, exotických i domácích zvířat a stromů.

„Je to snad jediný skleněný betlém v této velikosti. Nejsou tam jesle, Panna Maria chová Ježíška na klně. A těch zvířat, včetně dogy Hermíny paní Tesařové,“ vyjmenovává zvláštnosti šumavského betlému správce farnosti v Dobré Vodě Václav Volenec. Prohlídky kostela sv. Vintíře, stojícího vedle budovy Muzea Dr. Šimona Adlera, jsou v prosinci možné od pátku do neděle, předem lze domluvit i jiný termín.

CHCI ČTENÁŘE BAVIT



Text: Tomáš Wehle
Foto: nakladatelství Epoque

Do světa literatury se **Leoš Kyša** vrátil před několika lety. Spisovatel fantasy známý pod pseudonymem **František Kotleta** hned způsobil poprask. Někdo jeho nejprve aprílovému žertu nevěřil, on se ale vypracoval na jednoho z nejoblíbenějších domácích žánrových autorů.



Leoš Kyša alias František Kotleta spolu s (zleva) ilustrátorkou a grafičkou Janou Kiliánovou, autorkou ilustrací komiksu *Hustej název*, a Mayou Korbellovou z marketingu Nakladatelství Epoque.

Na besedy po Česku jezdíte jen autobusem, případně vlakem. Nemáte prý ani řidičák. Auta vám nevoní?

Já jsem vlakař. V mládí jsem měl hluboko do kapsy a nikdy nenašetřil na řidičák, natož na auto. A pak jsem se tak naučil jezdit všude vlaky a autobusy, že jsem už auto nechtěl. A pořád ho nepotřebuju. Navíc ve vlaku můžu psát a spát, pozorovat lidi a vymýšlet si o nich příběhy. To v autě nejde.

Vaše knihy jsou pro mnohé ideální čtení do MHD. Kde čtete nejraději vy?

Asi jako každý – na záchodě. A pak ve vlaku. Občas v křesle.

Čtete na cestách? Nebo pozorujete krajinu za okny, dáváte se do řeči s cestujícími?

Já s nikým nemluví. O lidech si vymyslím příběhy, a kdyby mi o sobě něco řekli, asi by mi to zkazili. Představte si, že si o někom vymyslíte příběh, že je z tajné organizace lovců mutantů, a on pak řekne: Ahoj, já su Pepa, nedáš mi dvacku na pivo? Jasně, mohlo by to být krytí supertajného mistra maskování, ale může mi to rozhodit celý koncept.

Na besedách potkáváte své čtenáře. Jací jsou?

Nejlepší na světě. Hlavně proto, že se mnou surfujou na jedné vlně. To je pro každého autora skvělé. Nejde o fanouškovství, ale o to, že máte něco společného, že jste spolu – i když každý zvlášť – prožili nějaký příběh a můžete o něm, nebo alespoň o pocitu z něj, mluvit. Autor, který nemá rád své čtenáře, je trubka. Řekl bych i něco horšího, ale tohle je slušný časopis.

Recenzenti vás rádi různě nálepkují, nazývají vás brutálský bard braku, král české akční fantastiky či jesenický Mauglí. Jak vidíte sám sebe vy?

Jesenický Mauglí byl vtíp, který jsme vymysleli, když jsem se jako novinář snažil odstínit své dvě identity – seriózního Kyšu a bláznivého autora fantastiky Kotletu. Když se Kyša na novinářinu vykašlal a zůstal

jenom Kotleta, už ty historky o původu Kotlety nekrmíme. Ale byly krásné. Víte, že Františka Kotletu vychovaly laně v hlubokých jesenických lesích, a že když se narodil, objevila se na obloze duha, přestože byla tma?

A jak vnímám sám sebe? Samozřejmě jako brilantního řečníka, skvělého milovníka, skromného fešáka a znalce vín a světové ekonomiky i politiky. Prostě jako každý Čech na Facebooku.



Čtenáři vaše knihy buď milují, nebo nesnášejí. Provokujete rád?

Ne. Když někdo se mnou nejede na stejně vlně, nevadí mi to. Je to jeho problém. Prostě mu mé knihy nesedí. To se stane každému autorovi. Mně nikdy nešlo o lacinou provokaci. Vždy je pro mě důležitý příběh a postavy, které v něm jsou. Všechno ostatní je nepodstatné. Píšu proto, že mě to baví. Baví to i nějaké čtenáře? Super! Nebaví? No, co nadělám. Já nejsem mistr skandálů, nechci za každou cenu zaujmout. Už jsem pár rozhovorů kvůli tomu odmítl. Mělo to být něco ve stylu: Ach, Zeman, Klaus, Babiš, Kalousek, bla bla bla, co si o tom myslím a ať to někomu pořádně nandám, ať je co do titulku. Trhněte si nohou. Já píšu příběhy, o politice káže každý druhý, já nemusím.

Začínal jste jako novinář. Jak vás napadlo, že budete psát beletrii, a zrovna fantasy?

Protože ji miluju. Je to láska. Miluju příběhy, chci je tvořit. Chci bavit své čtenáře, chci jim přinést legraci, napětí, dobrodružství, romantiku. Všechno ostatní je mi buřt, včetně toho, kolik mi co nebo kdo čeho dává. Tedy pokud to není okurkový salát. Miluju okurkový salát. Je to opomíjený skvost české kuchyně a každý, kdo je schopný do něj dát oříšky nebo ananas, skončí v pekle.

Už vás to v médiích nebavilo?

Celý život jsem chtěl být novinář a práce v médiích mě bavila. Ovšem v jednu chvíli jsem si musel vybrat a vybral jsem si literaturu.

Proč vlastně píšete? Je pro vás psaní odpočinek, meditace, zábava, práce?

Je to láska.

Kde se berou vaši hrdinové? Jsou čistě konstruktem vaší fantazie?

Inspiruju mě reální lidé, ale vždy si z nich vezmu motiv, pocit, nějakou náladu a většina je dílem mé fantazie, toho, jaké hrdiny potřebuju pro konkrétní příběh.

Jak vaše knihy vznikají? Máte pevný režim, denně od-do, nebo čekáte na múzu a pak se vrhnete do díla?

Vždycky když mám volný čas, tak píšu. Někdy se tři týdny románu nedotknu a někdy se tři týdny nedotknu ničeho jiného. Nejsem spořádaný psavec.

Vydáváte zhruba jednu knihu ročně. Jak dlouho se dá takové tempo vydržet?

Někdy i dvě. Je to snadné, když děláte něco z lásky.

Umíte odpočívat?

Jasně, čtením, psaním a počítáním. Tedy vlastně nepočítám. Jenom daně, a to je hrozná věc. Mělo by se to zrušit. Také rád koukám na seriály a hraju larp. To jsou takové knížky, u kterých vás bolí nohy.

Organizujete Paranormální výzvu Českého klubu skeptiků Sisyfos, kdy vědeckými metodami testujete každého, kdo věří, že má nadpřirozené schopnosti. Prakticky tak vždy vyvrátíte tvrzení různých jasnovidců či senzibilů. Jak to jde dohromady se světem vašich fantastických knih?

Skvěle. Já se obávám, že mezi nebem a zemí nic není. Tedy věci jako telepatie, jasnovidectví, magie a podobně. Ale baví mě lidé, kteří na takové věci věří. Lidská víra je úžasná záležitost. Já sám studuju magii ve všech podobách, hlavně její originální kořeny, jako je africká magie, voodoo, kandomble, santérie či tradiční cikánská magie. Hrozně mě to baví a ve svých knihách pak tyto věci používám. Hraju si v některých svých příbězích s myšlenkou, že magie skutečně funguje. Myslím, že každý občas potřebuje si s takovými myšlenkami hrát, užít si, lechtat svou vnitřní iracionalitu, kterou každý z nás má. To, že rozumově vím, že ty věci jsou nepravděpodobné či nemožné, neznamená, že nenapišu povídku o čarodějce z cikánského ghettu v Ústí nad Labem nebo sexy agentce lovicí demony z asijských legend.



Text: Tomáš Wehle
Foto: iStock, pivovar Zichovec

VÁNOČNÍ PIVNÍ SPECIÁLY

S blížícími se Vánocemi se především malé pivovary snaží přilákat zákazníky na nejrůznější speciály. Na konec roku chystají limitované edice čepovaného nebo lahvového piva, které má vyšší obsah alkoholu a výraznou chuť, často s přidavkem koření.

Pivovar Matuška

Známý Pivovar Matuška z Broum na Berounsku, na jehož chmelený mok narazíte nejčastěji v Praze, ale najdete ho i v Brně, Bratislavě či Košicích, dělá pivo od Velikonočního pondělí roku 2009. Rodinný minipivovar vaří řemeslným způsobem bez filtrace či pasterizace a zaměřuje se hlavně na ležáky a svrchně kvašená piva. Už tradičně chystá na svátky dva vánoční speciály: vánoční ležák a vánoční Ale (více v boxu Slovníček). Obě piva jsou 19stupňová, první z nich je tzv. doppelbock, druhý pak double IPA. Pivovar z Křivoklátska, který vyrábí na 30 druhů piva a jehož roční výstav přesahuje 5000 hektolitřů, uvaří jednu várku od každého a na trh je uvede v týdnu od 16. prosince. „Náš pivovar vaří speciální piva k mnoha příležitostem, ať už je to den svatého

Martina, Movember, či masopust. Vánoce byly další možností uvařit něco nového a něco, co můžeme v tuto roční dobu vařit pravidelně,“ vysvětluje výkonný ředitel pivovaru Matěj Šůcha, proč do své nabídky zařazují i vánoční speciály.

Rodinný pivovar Zichovec

Ve středočeském Zichovci se budou na Vánoce vařit hned čtyři silná piva. „Prvním z nich, které děláme už třetí rok, je Ježíšek 20. Jedná se o double IPA, velmi chmelené a výrazné pivo po zahraničních aromatických odrůdách chmele. Dále Nadílka 20, což je double NEIPA. Tento styl se vyznačuje svou sametovou strukturou a velmi výraznou ovocitostí. Ze zástupců černých piv budeme vařit Rohlíček 20, což je silný imperiální stout vařený s pravými vanilkovými lusky. A poslední bude hořký a lehce pitelný ležák

Vánočka 12,“ představuje nadílku jednatel pivovaru Ondřej Husák. Oč mladší tento podnik je, o to výrazněji o sobě dává v posledních letech vědět. Pivovar, ležící nějakých 14 kilometrů západně od Slaného, existuje teprve od roku 2012. Rostoucí zájem o jeho spodně a zejména svrchně kvašená piva přiměl majitele k rozhodnutí výrobu a sortiment rozšířit. Proto před třemi lety postavili nový moderní pivovar v Lounech, kde má pivovarnictví dlouholetou tradici. Vánoční piva budou Zichovští stáčet začátkem prosince a tentýž den distribuovat do restaurací, pivoték a barů, od Mostu až po Brno. V neposlední řadě bude k zakoupení v pivovaru v Zichovci i v Lounech. „Od každého druhu uvaříme jen jednu várku. Tato piva jsou velmi žádaná a většinou jsou za týden vyprodaná,“ říká Husák.



Rada speciálů pivovaru Zichovec

Měšťanský pivovar v Poličce

Tři týdny před Vánocemi (stejně jako před Velikonoce) vaří v Poličce na českomoravském pomezí silné tmavé pivo Eliška 13 % a světlého Františka Bittnera 13 % a plní je do lahví i sudů. „Z kapacitních důvodů si nemůžeme dovolit vařit silná piva častěji,“ říká Karel Witz, obchodní ředitel a prokurista Měšťanského pivovaru v Poličce. Pro zajímavost, jméno František Bittner představuje dvě generace sládků, kteří kdysi působili v poličském pivovaru. A tato čtyřikrát chmelená třináctka byla uvařena na jejich počest. Eliška zase vděčí za své jméno královně a manželce Václava II. Elišce Rejčce, které král město Poličku věnoval. Zmíněná silná piva – tedy piva s extraktem původní mladiny více než 13 procent – jsou jen zlomkem ročního výstavu piv, konkrétně asi procentem. Vloni měl tento malý nezávislý pivovar výstav necelých 112 tisíc hektolitřů.



Proč je tedy do své nabídky zařadili? „Každý sládek se chce pochlubit, jak je dobrý. Je to pro něho velká příležitost. Na druhé straně někteří odběratelé by od nás chtěli silná piva častěji,“ vysvětluje Karel Witz. Na těchto pivech podle něj každopádně podnik netratí.

Pivovar Chomout

Pivovar s osobitě nakresleným koněm ve znaku má běžně na čepu šest druhů piva, další zařazuje podle sezony a momentální inspirace. „Každoročně vaříme příjemně osvěžující Vánoční Ale se závorem. Tmavý Bock, který svou délkou ležení a vysokým množstvím alkoholu dosáhne plné chuti se švestkovými tóny. Třetím ve vánoční nabídce bude Urban s obsahem hroznových bobulí, který potěší milovníky kyselých piv nebo suchých vín,“ říká Barbara Omelková, jež má ve firmě na starosti PR a marketing. Do prodeje uvedl pivovar tyto speciály v průběhu listopadu a díky svátečnímu designu etiket jsou vhodné jako dárek.

Majitelé Pivovaru Chomout začali vařit pivo pro sebe, jako domovárníci. A protože chutnalo nejen jim, postavili si v roce 2014 v Chomoutově blízko Olomouce pivovar, umístěný ve více než sto let starém hanáckém statku, v prostorách bývalých chlévů. Přesto pořád vaří i doma, a to tak, aby zajistili dostatek piva pro pivovarský hostinec a další hospody v Olomouci a okolí.

Pivovary Lobkowicz

Společnost, do níž patří pivovary Černá Hora, Protivín, Uherský Brod, Jihlava, Rychtář, Klášter a Vysoký Chlumec, připravuje každoročně na předvánoční období speciální pivo Čertovský speciál. Je to temně červená, spodně kvašená čtrnáctka s obsahem alkoholu šest procent. „Distribuci plánujeme během posledního listopadového týdne, tak aby bylo na čepu od 29. listopadu. Určeno je pro restaurace a hospody a bude k dispozici pouze v sudech,“ přibližuje sváteční nabídku manažerka Pivovarů Lobkowicz Martina Husková.

Vánoční speciál není pro firmu ničím novým. Svou stálou nabídku doplňuje piva vařenými jednorázově k významným obdobím v roce. Jejich Masopustní speciál tak doprovází začátek roku, na Velikonoce vaří zelený Krasličák (zelené pivo) nebo v květnu Májový ležák.

Slovníček

Speciály

Piva lze dělit na výčepní (8°–10,99°), ležáky (v rozmezí 11°–12,99°) a speciální (nad 12,99°) a také podle způsobu kvašení na svrchně, spodně a spontánně kvašená piva.

Ale

Označení značně různorodé skupiny typů svrchně kvašeného piva původem z Anglie s typickým ovocným či kořeným nádechem.

IPA

Velká hořkost a vysoký obsah alkoholu. Dva znaky jednoznačně identifikující „exportní“ kategorii Indian Pale Ale, piva s původem v Anglii. Podskupina piv Pale Ale, která vznikla při kolonizaci Indie v dobách největší slávy britského impéria.

Doppelbock

Silnější verze tradičního bocku, prvně uvařená v Mnichově paulanerskými mnichy.

Stout

Tmavé pivo typu Ale vyráběné z praženého sladu a ječmene, chmelu, vody a pivních kvasinek (svrchně kvašící). Tato piva jsou charakteristická hustou pěnou, tmavou barvou a příchutí po praženém sladu, někdy s ovocnou příchutí.

DOBRÝ VTIP



Píše: Život Kreslí: Michal Menšík

POMŮČKA: BANT SEKANS TAT	TUK	???	SETRVAT	*	AFRICKÝ VELETOK	INICIÁLY HERCE KAISERA	LIBUŠINA SESTRA	*	ODSTRANĚNÍ, SPORŮ	KOUPACÍ NÁDOBA	JMÉNO HERCE PACINA	OBÝVATEL NĚKDEJŠÍ RECIE	*	POPLACH	???	ZASCHLÉ VYMĚŠKY V OČÍCH
MUŽSKÉ JMÉNO				KNEDLIČEK SLOSO- VÁNÍ				PEVNÝ SPOJ					ODDĚLENÍ NEMOCNIC KVŮLI			
BULHAR- SKÁ LIHOVINA								NEVELKÝ KLAD INICIÁLY MUNZARA								
JMÉNO PROZAÍKA STAŠKA						???	FILMOVÝ ZABĚR				TULÁK OMASTEK					
STRÁŇ					LECHTAT ALKOHO- LICKÝ NÁPOJ							POLNÍ PRÁCE RUSKÝ VELETOK				
NĚMECKY „CIN“				PŘEDLOŽKA STŘEDOVÁ ČARA					ZKRATKA UHLO- VODANŮ				GÁZA KUCHYŇ- SKÁ DESKA			
NÁZEV ZNAČKY LITRU			NĚMECKY „MISTO“ ANALOGIE						ŽELEZO				INICIÁLY KIPLINGA MATEMAT. FUNKCE			
NĚKDO						PAPÍR LEPENÝ NA STĚNY (zřídká)			ASIAT	MILENKY VZÁC- NOSTI						
*	PŘÍSTAVNÍ HRÁZ	JIHO- AFRICAN MUŽSKÉ JMÉNO					KORYŠI ZNAČKA AMERICIA	ONEHDY ŽENSKÉ JMÉNO							MALÝ ŮTA	SOUČÁSTI OBLEKŮ
VČELÍ PRODUKT				VÝPRAVA POUŠTÍ KLIH									ZPĚVNÝ PTÁK SLOVENSKÝ „DVĚ“			
DRAVÝ PTÁK (slovensky)					MEMOÁRY ZNAČKA RÁDIA							ÚDAJE PŘEDLOŽKA				
???								???								
STĚCI, PO KAPKÁCH								KRÁTKÁ POVIDKA								

Správné řešení tajenky v minulém čísle: BOUZOV, BUKOVÁ, BÍLÁ, BUMBÁLKA, OVČÁRNA, LITOVEL. Výhercem je Jaroslav Láník z Hanušovic. Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 29. února 2020. Adresa: arrevue@arriva.cz. Vylosovaný výherce obdrží pěknou knihu.



Milí zaměstnanci,
máte nápad,
jak zlepšit Vaši práci nebo pracovní prostředí?

Podělte se s námi!

Své myšlenky a podněty sdělte svému vedoucímu nebo využijte speciální emailovou adresu:
lepsiarriva@arriva.cz

Každým návrhem se budeme pečlivě zabývat a realizované nápady vedoucí k provozním úsporám odměníme.
Zpětná vazba zaručena!



Nové tarify plné dat

exkluzivně pro zaměstnance společnosti Arriva a jejich blízké

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

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

Získejte k výhodnému volání vánoční bonus až 4 000 Kč

Přejděte k nám od jiného operátora (mimo O₂) nebo si aktivujte nové číslo a bonus na nový telefon nebo tablet může být váš.

Více na www.o2family.cz/krasnevanoce

Jak se stát zákazníkem O₂ Family?

- » **Získejte kód**
potřebný pro využití nabídky na personálním oddělení vaší společnosti. Kódem zadáte objednávku služeb pro více čísel a opakovaně se přihlásíte na web.
- » **Vyplňte objednávku**
na www.o2family.cz, kde si vyberete tarif a doplňkové služby. Lze i na lince 841 117 118.

