



## Krátký pohled do historie přepravy masa a uzenin

V rámci představenstva ČSZM jsme odhlasovali, že každý z nás napíše článek do Řeznických novin. Tak trochu jsem spoléhal na to, že táta již napsal tolik článků, že se tohoto úkolu nějak zbavím. Když jsem zjistil, že se mi to nepovede, musel jsem vymyslet, na jaké téma článek napíšu. Vyřešili to za mě kolegové, prohlásili že chtějí něco o řeznických autotech. A tak tedy pojďme se v krátkosti podívat, jak v minulosti vypadala doprava v našem oboru.

nin jednoduché vozíky zpravidla tažené silnými psy. Důvod byl jednoduchý, v řeznické živnosti se vždycky našel nějaký ten zbytek k nakrmení. Svoz dobytka na jatky probíhal na valnicích taženými koňmi, avšak na řadu větších jatek (např. Praha-Holešovice, Brno, Ostrava) probíhala doprava dobytka po železnici. V průběhu 20. a 30. let docházelo v našich zemích k postupnému rozvoji motorizace a náš obor nezůstával pozadu. Automobil byl sice pořád ještě luxusním zbožím, avšak

Jednalo se zpravidla o podvozky osobních automobilů, které byly přestavěny na lehký valník automobil. Mezi nejrozšířenější automobily patřily značky Laurin a Klement (později Škoda), Tatra, Praga, Aero, Walter a jiné. Valníkové nástavby těchto automobilů vznikaly u specializovaných karosářů, v řadě případů však svépomocnou přestavbou staršího automobilu.

V průběhu 50. let, po znárodnění výrobních závodů a živností, vzniká národní podnik Masný průmysl a tak jako v jiných oborech vyvstává potřeba zásobování obyvatelstva. V tomto období začínají do provozů přicházet nákladní automobily Praga RN a Praga RND, Aero 150, lehký dodávkový automobil Škoda 1200/1201 v provedení STW, dodávka a pick-up. Jedná se zpravidla o valníkové automobily s plachtou. V průběhu 60. let jsou do ČSSR dováženy lehké nákladní automobily Garant vyráběné v NDR a později nahrazeny modernizovaným automobilem Robur, který mohl být buď se zážehovým nebo vznětovým motorem.



Obr. 1: Praga Alfa s valníkovou nástavbou a karosérií Chevrolet

Na počátku 20. století byly jako dopravní prostředky používané k rozvozu masa a uze-

in v 30. letech si její řada větších firem a bohatších živností v našem oboru již mohla dovolit.



Obr. 2: Avia A 31 určená k rozvozu masa

## Obsah

I	Krátký pohled do historie přepravy masa a uzenin
III	Info ČSZM
VI	Za hovězí auta
VII	Párek, klobás na talíři
VIII	SŠTR Nový Bydžov – škola v Královéhradeckém kraji otevřená vzdělávání
IX	Komoditní zpravodajství TIS <sup>ČRSZIF</sup>
XI	Kolik masa sníst denně?
XII	IFFA 2025: Kde inovace, networking a inspirace utvářejí budoucnost
XIII	Novonesis – důvěryhodný partner s prověřenou kvalitou
XIV	Technologie pro úspory v bourárenských provozech
XVI	Uvědomělá konzumace masa může zachránit řeznictví; O přístupu a filozofii podnikání řeznického mistra Heiko Bratha z Karlsruhe

XVIII	Rentgeny Anritsu IP-69K precizní a (nejen) voděodolné
XX	Z německé řeznické kuchyně
XXIII	Dne 10. 12. 2024 se s námi rozloučil vynikající technolog a kamarád Jan Sobek
XXIII	768 masných výrobků na 860 stranách; Václav Šedivý vydává třetí, rozšířené vydání bestselleru Československé masné výrobky
XXIV	Zprávy naší Správy

Neustále rozšiřující se požadavky na dopravu a nedostatek lehkých nákladních automobilů byl v ČSSR vyřešen v roce 1967 zakoupením licence od francouzské automobilky Saviem. V pražských Letňanech se roku 1968 rozbíhá výroba legendárního automobilu Avia, který se stal základním pilířem autodopravy masného průmyslu a stala se jeho nedílnou součástí po celá 80. léta a poté v 90. letech v nově vzniklých soukromých firmách. U tohoto typu automobilu již byly v převážné většině namontovány chladírenské nástavby od výrobce Orličan Choceň. Kabina byla od výrobce lakována v modré barvě, typickou červenou dostala až na dílnách jednotlivých