

www.e-vsudybyl.cz

všudybyl

páté
vydání
2010

dřevojas

Další podrobnosti na stranách 26 až 27.

časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu



Vzhůru na palubu!

Třeba na nějaké velké výletní lodi.
Lodi která brázdí hladinu Bačova kanálu.

Unikátní vodní cestá postavený ve 30-tých letech 20. století původně sloužila pro účely nákladní plavby. Dnes je využívána pro rekreaci. Nabízíme vám ochutnávku nezapomenutelných skupinových výletů na Bačově kanálu s jedinečnou atmosférou. Všechny výlety lze modifikovat a upravovat dle vašeho přání. Bačův kanál, to nejsou jen velké osobní lodě. K dispozici jsou v půjčovnách i hausbóty a malé motorové čluny, které můžete řídit sami.

A pokud jste šťastnými vlastníky nějaké lodi, tak hurá s ní na Bačův kanál a vzhůru na palubu!

Informační centrum Bačova kanálu
Zámecká 2, 698 01 Veselí nad Moravou
tel.: +420 518 325330, e-mail: abk@batacanal.cz



www.batacanal.cz



Shell

V-Power



Dostane z vašeho vozu to nejlepší – ať už jezdíte čímkoliv.

Pokud si myslíte, že palivo špičkových parametrů není pro běžné vozy, raději svůj názor přehodnoňte. V laboratořích firmy Shell jsme všechny zkušenosti získané na závodní dráze s týmem Ferrari využili k vývoji paliva Shell V-Power, určeného pro běžný silniční provoz. Shell V-Power je navržen tak, aby čistil všechny typy motorů, zvýšil jejich účinnost spalování, a tím zlepšil reakční schopnosti vašeho vozu. Ať tedy jezdíte čímkoliv, natankujte Shell V-Power a získejte maximum z každé kapky.

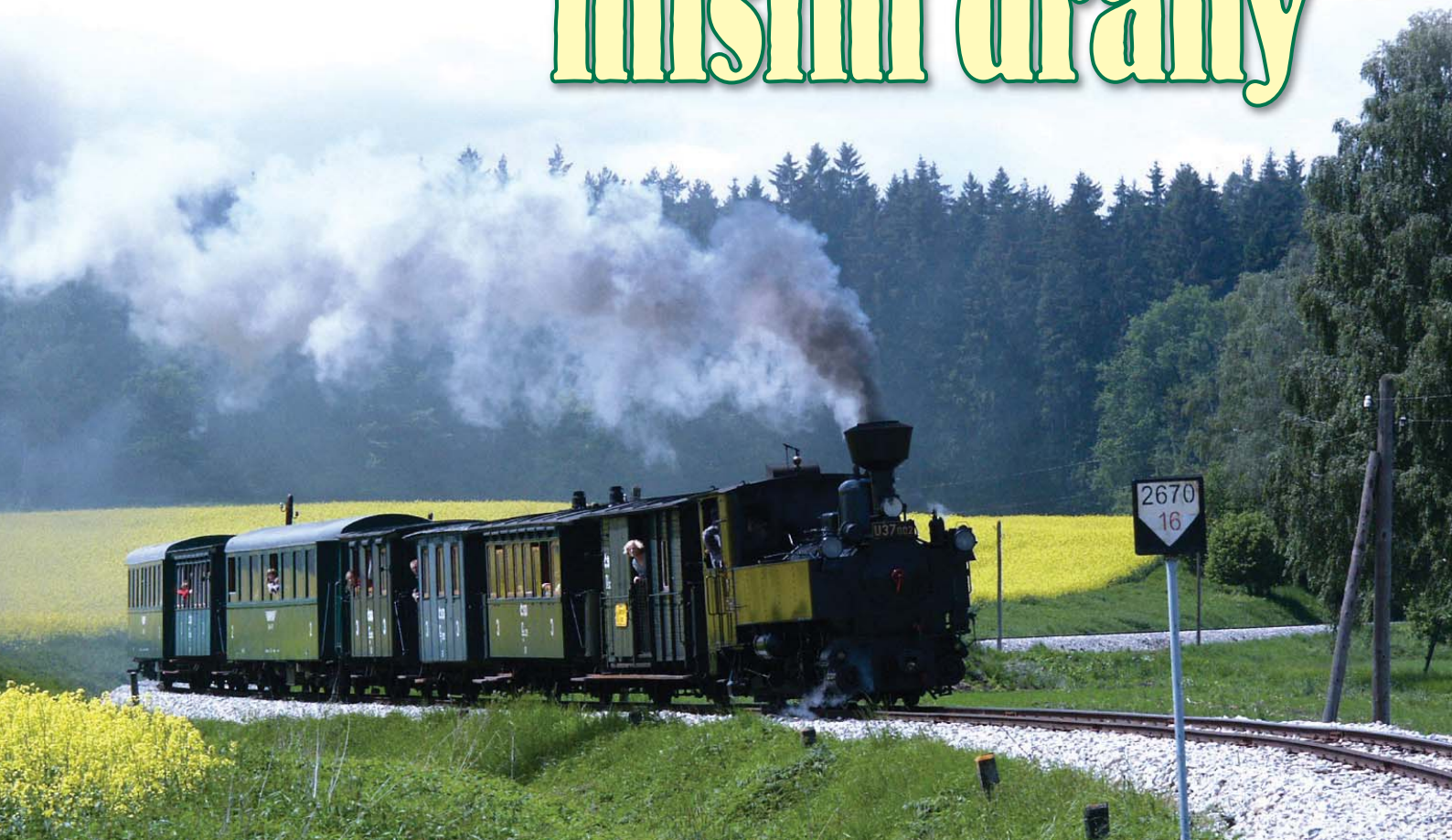
www.shell.cz



Developed with



Jindřichohradecké místní dráhy



JHMD

Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.

Nádražní 203/II, 377 01 Jindřichův Hradec

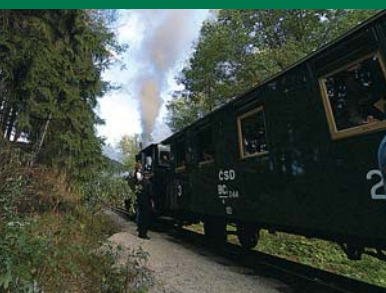
tel./fax: +420 384 361 165

GSM: + 420 737 204 555

dražní telefon: 972 552 347

e-mail: office@jhmd.cz

www.jhmd.cz



I přinešená od chudých ze všech stavů suplikací, v níž na nerovnost velikou naříkali, že jiní hojnost mají statku, a oni nouzi trou: aby to srovnáno nějak bylo, žádajíce. Po uvážení té věci odpověditi chudým poručeno, že ač by Její Milost královna všechněm pohodlí, jakého sobě kdo sám vínšuje, přála, však že sláva království toho vyhledává¹, aby se jedni nad druhými stkvěli. K tomu že pro ustanovený jednou v světě řád, jinak to býti nemůže, než aby jak Fortuna svůj hrad, tak Industria své dílny osazené měla. Než toto že se dovoluje, aby každý, neléně se, jakýmikoli cestami muž a umí, z chudoby sobě pomáhal.

Jan Amos Komenský,
Labyrint světa a ráj srdce, L.P. 1624

¹ vyžaduje

Na nerovnost velikou naříkali, že jiní hojnost mají statku, a oni nouzi trou



Nevěřím v žádné přelomy samy od sebe. To, čemu jsme zvykli říkat hospodářská krize, je jiné jméno pro mravní bídu. Mravní bída je příčina, hospodářský úpadek je následek. V naší zemi je mnoho lidí, kteří se domnívají, že hospodářský úpadek lze sanovat penězi. Hrozím se důsledku tohoto omylu. V postavení, v němž se nacházíme, nepotřebujeme žádných geniálních obrátů a kombinací. Potřebujeme mravní stanoviska k lidem, k práci a veřejnému majetku. Nepodporovat bankrotáře, nedělat dluhy, nevyhazovat hodnoty za nic, nevydírat pracující.

Tomáš Bata, 1932

všudybyl

Registrace: MK ČR E 10797
Vychází v nákladu 10 000 ks.
Vydavatel: PhDr. Jaromír Kainc,
Chalabalova 1605/17, 155 00 Praha 13,
mobil: +420 603 177 536, fax: +420 235 522 906,
e-mail: jaromir.kainc@e-vsudybyl.cz

Grafická úprava a sazba: Layout s.r.o., Botanická 24, 602 00 Brno,
tel.: +420 603 871 550, e-mail: layout@atelierlayout.cz
Tisk: Graspo CZ, a.s.

Za obsah inzerátů, P.R. článků a autorská práva k nim zodpovídají jejich zadavatelé.

OBSAH

- | | | |
|----|------------------------------------|--|
| 6 | KAM LIDÉ JEZDÍ ZA ODPOČINKEM |  Jihočeský kraj |
| 8 | ÚZKOKOLEJKA, SOUČÁST ŽIVOTA |  JHMD |
| 10 | ABY HROMADNÁ DOPRAVA MĚLA PŘEDNOST |  Praha holding a.s. |
| 11 | SPOJNICE ATRAKTIVIT SLOVÁCKA |  Slovácký kraj |
| 12 | TRENDY V KOMBINOVANÉ DOPRAVĚ |  BOHEMIAKOMBI |
| 13 | ČESKÉ DRÁHY DĚTEM |  ČD |
| 14 | SPOLUZAKLADATELEM EVROPSKÉ ALIANCE |  Cargo |
| 16 | SALONNÍ VŮZ ARCIVĚVODY |  OLPAS MORAVIA s.r.o. |
| 18 | O UMĚNÍ PRODÁVAT |  liga pro cestovní ruch |
| 23 | FINANČNÍ ŘEDITEL ROKU 2009 |  EPS Club |
| 24 | ČESKÁ MISS SE TĚŠÍ NA ZÁJEZD |  ESO |
| 24 | S NETRADIČNÍM JÍDELNÍČKEM |  MOUNT STEAK Restaurant |
| 25 | DO KUNRATIC S PŘÁTELI |  Turz |
| 26 | 60 % PRODUKCE DO SVITAV |  dřevojas |
| 28 | POČÁTKY NAŠÍ STÁTNOSTI 7 |  Czech Republic |
| 30 | MINISTR OCENIL LITOMĚŘICE |  STOP AND STAY |
| 31 | NA SLAVNOSTI DO MĚST UNESCO |  CzechTourism |
| 32 | OLOMOUCKÝ KRAJ |  Olomoucký kraj |
| 33 | PRO PRŮVODCE A DELEGÁTY |  Tyrkys |
| 34 | HAVÍŘOV V KVĚTECH |  HAVÍŘOV |
| 35 | ZPÍVAJÍCÍ DĚTI VE VELKÝCH LOSINÁCH |  Dětský spolek ČSFR |
| 35 | NOVOMĚSTSKÝ PIVOVAR |  Novoměstský pivovar |

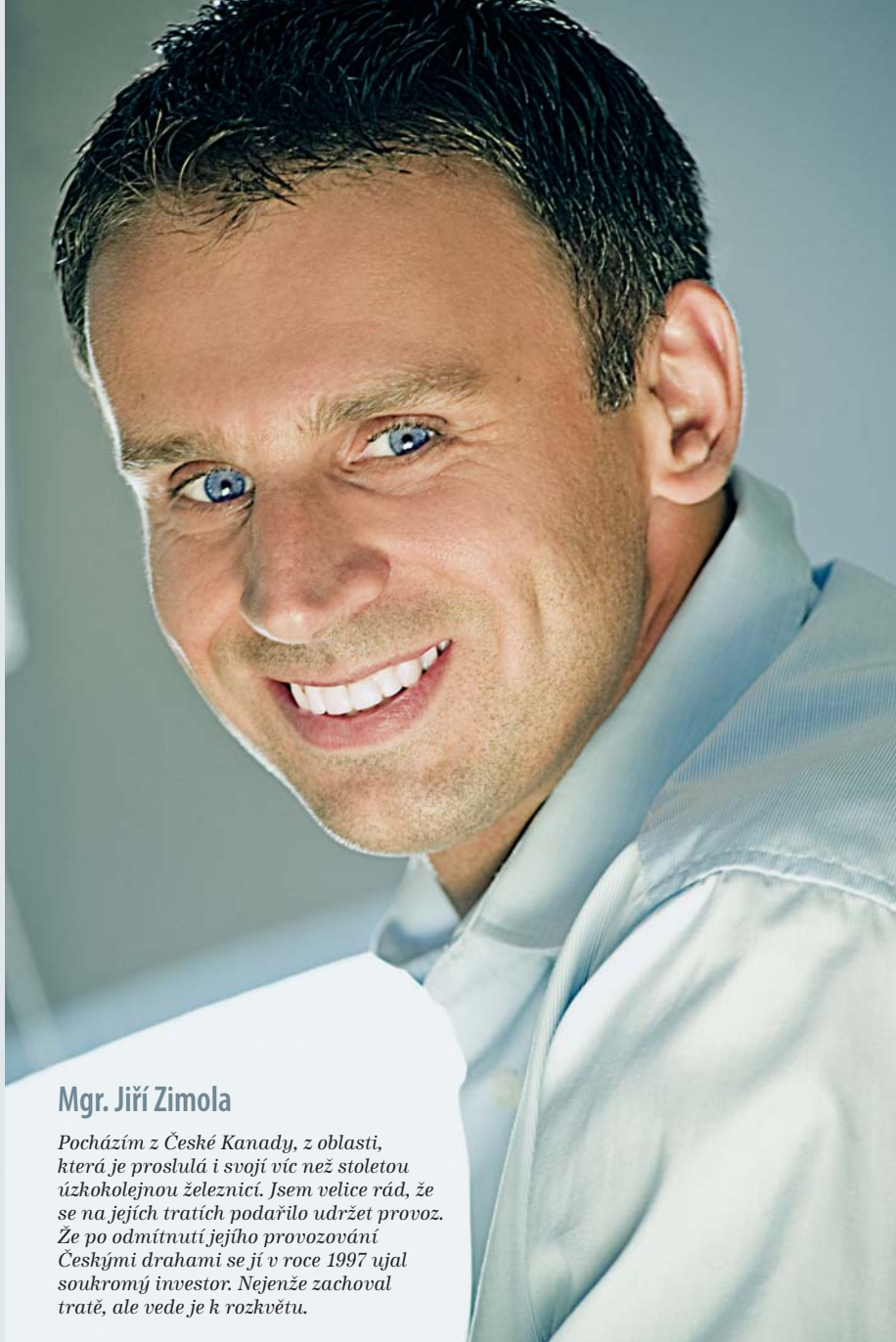
Všudybyl fotí zrcadlovkou
OLYMPUS E-3



JIŽNÍ ČECHY JSOU TRADIČNÍ TURISTICKOU DESTINACÍ. PO STALETÍ MÍSTEM, KDE NÁVŠTĚVNÍCI NACHÁZEJÍ POHODU, ZACHOVALOU PŘÍRODU A CENNÉ KULTURNĚ HISTORICKÉ BOHATSTVÍ. PODPORA ROZVOJE CESTOVNÍHO RUCHU JE PROTO JEDNOU Z PRIORITY JIHOČESKÉHO KRAJE. JIŽNÍ ČECHY JSOU VYHLEDÁVANÝM MÍSTEM HARMONIE: MODERNÍ INFRASTRUKTURA CITLIVĚ DOPLNŮJE BOHATÉ KULTURNÍ A HISTORICKÉ DĚDICTVÍ, DŮRAZ NA KVALITNÍ SLUŽBY JE PAK ZÁRUKOU POHODOVÉ, AKTIVNÍ, POZNÁVACÍ NEBO RELAXAČNÍ DOVOLENÉ. PŘÍSNÁ OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, CITLIVÁ OBNOVA A UDRŽOVÁNÍ HISTORICKÝCH PAMÁTEK, UVÁŽLIVÝ ROZVOJ INFRASTRUKTURY A ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI NÁVŠTĚVNÍKŮ JIŽNÍCH ČECH JSOU ZÁKLADNÍMI PŘEDPOKLADY PRO DLOUHODOBĚ UDRŽITELNÝ ROZVOJ VYHLEDÁVANÉHO TURISTICKÉHO REGIONU. NAVŠTIVTE JIŽNÍ ČECHY, MÍSTO PRO HARMONICKOU DOVOLENOU.

S hejtmanem Mgr. Jiřím Zimolou se setkáváme v den 49. výročí letu prvního člověka, Jurije Alexejeviče Gagarina, do kosmu, 12. dubna 2010 v sídle Jihočeského kraje v Českých Budějovicích. A protože mé rodné město Tábor, co se dopravy týče, proslavila první elektrifikovaná standardně rozchodná železnice ve střední Evropě, nezavedl jsem v souvislosti s hlavním tématem tohoto vydání řeč na vesmírné lety, ale na Křížíkovu Bechyňku.

Jihočeský kraj příliš neoplyývá památkami technického charakteru, ale ty, které má, jsou skutečnými unikáty. Ostatně i nejstarší železnice na českém území, byť koněspřežná, nebo vámi zmiňovaná Bechyňka, jsou na jeho území. Určitě je správné se zaměřit na jejich propagaci, lákat jimi turisty a seznamovat je v daleko větší šíři s atraktivitami naší vlasti. Je na nás, na krajích a na vytváření celkového obrazu České republiky v zahraničí, tedy na státu, coby zastřešujících gestorech rozvoje cestovního ruchu, abychom o nich svět informovali. Už proto, že přítomnost turistů a jejich útraty mají výrazně pozitivní hospodářský dopad na ekonomiku navštěvovaných míst a regionů včetně tvorby pracovních příležitostí a pozvednutí kulturního a společenského života.



Mgr. Jiří Zimola

Pocházím z České Kanady, z oblasti, která je proslulá i svoji víc než stoletou úzkokolejnou železnicí. Jsem velice rád, že se na jejich tratích podařilo udržet provoz. Že po odmítnutí jejího provozování Českými drahami se jí v roce 1997 ujal soukromý investor. Nejenže zachoval tratě, ale vede je k rozkvětu.

Vždycky jsme byli krajem, kam lidé jezdí za odpočinkem

Bechyňka je ale nejen turistickou atrakcí. V dobách, kdy jsem bydlel v Sezimově Ústí, pro mne byla především součástí dopravní obslužnosti tábořského okresu.

Bezesporu, ale ono to není jen o Bechyňce. Pocházím z trochu jiné části Jihočeského kraje, z České Kanady, z oblasti, která je proslulá svojí víc než stoletou úzkokolejnou železnicí. Jsem velice rád, že se i na jejich tratích podařilo udržet provoz. Že po odmítnutí jejího provozování Českými drahami se jí v roce

1997 ujal soukromý investor. Nejenže zachoval tratě, ale vede je (a s nimi i regiony našeho a sousedního kraje, kterými prochází) k rozkvětu. Investuje do obnovy drážní infrastruktury, do rekonstrukcí budov a obdobně, jako např. v Anglii (pro jejich specifickou drážní malebnost) do adaptací některých z nich na penzionky. To je moc dobře, protože i díky těmto krokům zájem turistů z celé naší republiky i ze zahraničí o Jižní Čechy a Českou Kanadu, která přesahuje hranice Jihočeského kraje, každoročně roste.

Jak to v souvislosti s vaší úzkokolejkou vypadá s přeshraniční spoluprací? Budeme se kdy po ní moci svézt až do vnitrozemí Rakouska?

Je třeba říci, že se naše úzkokolejná dráha kousek za Jindřichovým Hradcem dělí na dvě větve. Obrataňskou, vedoucí přes Novou Včelnici do Kamenice nad Lipou, která dneska výrazně přispívá k základní dopravní obslužnosti regionu a novobystřickou, hojně využívanou turisty, která prochází atraktivní zavalou přírodou a končí v Nové Bvstři-



územím s dominujícím potenciálem cestovního ruchu. Koneckonců, vždycky jsme byli krajem, kam lidé jezdili za odpočinkem, do přírody, do hor, za památkami, splouvat řeky, na chaty a chalupy atd. Jde o to tento trend podpořit a propagovat jižní Čechy tak, aby k nám lidé opakovaně rádi jezdili nejen z Česka, ale čím dál intenzivněji i ze zahraničí. Velmi příznivě se v tomto odráží skutečnost, že současný ministr pro místní rozvoj pan Vondruška z praxe v CzechTourismu ví, jakým způsobem propagovat Českou republiku jako turistickou destinaci. Jsem rád, že díky jeho přístupu bylo skoncováno s roztržštěným financováním cestovního ruchu. Pan ministr se vyjádřil, že chce investovat do společných kampaní s regiony, resp. s kraji.

CESTOVNÍ RUCH BUDE V JIHOČESKÉM KRAJI SEHRÁVAT STÁLE VÝZNAMNĚJŠÍ HOSPODÁŘSKOU ROZVOJOVOU ROLI.

ci. Ještě za dob mého působení na novobystřické radnici jsme vyvíjeli snahu propojit naši trať s rakouskou úzkokolejkou, která přibližně po 10 km začíná v Litschau a po 25 km končí v Gmündu NÖ, přeshraničním sousedovi Českých Velenic, tedy opět těsně u hranic Jihočeského kraje. Od začátku jsem ale věděl, že propojení těchto tratí by bylo nesmírně nákladné a že by to byla nevratná investice. Uvažovali jsme proto o autobusovém přemostění, a už jsme ho i vyzkoušeli, kdy autobusy jezdily v taktu mezi českou a rakouskou úzkokolejkou. Už tehdy se na rakouské straně projevovaly problémy vyplývající z nevyjasněných vlastnických poměrů, které tam patrně přetrvávají do dneška. Takže zaplat' Příroda za našeho provozovatele Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. Kéž bychom i na rakouské straně našli tak zodpovědného a vstřícného železničního provozovatele.

Jak vnímáte cestovní ruch?

Jsem přesvědčen, že u nás, v Jihočeském kraji, bude sehrávat stále výraznější hospodářskou rozvojovou roli významného zaměstnavatele. Lidé totiž mají čím dál víc času, a v souvislosti s růstem životní úrovně i peněz, jež jsou ochotni investovat do trávení svého volného času včetně relaxace a turismu. Orientace na hospodářský profit z cestovního ruchu je proto správná. Jihočeský kraj si nechal zpracovat Strategii rozvoje cestovního ruchu, abychom vydefinovali naši pozici. Nyní víme, jakou iniciální roli bychom měli v oblasti cestovního ruchu sehrávat. Historicky jsme krajem zemědělským. S ohledem na změny v zemědělství, a hospodářské struktury regionu vůbec, jsme samosprávným



Naše samosprávná území bychom měli propagovat zejména u zahraniční klientely. Nepochybuji totiž o tom, že Jihočeský kraj má v rámci Česka vysoké dovenkové renomé. Tak, jako je tomu leckde v zahraničí, investice do propagace regionů by měly být kumulované. Od regionální politické správy přes hospodářské komory až po podnikatele, kdy se všichni snaží k danému regionu přitáhnout pozornost potenciálních návštěvníků – spotřebitelů, kteří svými útratami vylepšují, a někdy dokonce i drží ekonomickou bilanci navštěvovaných míst. Není to ale o tom, že se propagují jednotlivá města nebo svazky obcí v tom kterém regionu. Jde o to dostat návštěvníky do regionu a poskytnout jim snadný přístup k aktuálním informacím, protože stane-li se tak, cíle už si, dle svých zájmů a priorit, vyberou. ■

»» www.kraj-jihocesky.cz



Jihočeský kraj

S předsedou představenstva akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. Ing. Janem Šatavou se setkáváme 22. března 2010 v sídle jejich firmy.

Pane předsedo, když jsem v Jindřichově Hradci vystupoval z rychlíku Českých drah z Českých Budějovic, z nádražních amplionů upozorňovali na přestup na spoj do Obrataně na vaši konkurenční železnici.

Určitě nejsme konkurenty - naopak, partneři. Úzkokolejka je totiž celoročně nedílnou součástí běžného života zdejšího regionu. Místní lidé ji považují za svoji dráhu pravděpodobně víc než v jiných místech lidé tamější lokálky. A nejen díky tradici. Jak jste hned po příjezdu postřehl, dopravní službu ve veřejném zájmu se nám podařilo dostat na solidní úroveň. Není to v žádném případě pouze atrakce, výletní vláček. Je to veřejná služba, která slouží dopravní obslužnosti na území dvou krajů. Zpřístupňuje region a má nesporný rozvojový efekt, protože tam, kam nevede veřejná doprava, zpravidla k výraznému rozvoji života, natož podnikatelských aktivit, nedochází. Z jiných míst České republiky a ze zahraničí jsme sice více známi jako technická atrakci-



Úzkokolejka, součást běžného života regionu

Ing. Jan Šatava

Z pohledu z jiných míst České republiky a ze zahraničí jsme sice více známi jako turistická zajímavost, ale hlavním přínosem naší železnice a posláním všedního dne je doprava ve veřejném zájmu sloužící zdejším obyvatelům. Našimi vlaky se dojíždí do škol, do zaměstnání, vyřídí si úřední záležitosti, navštívit lékaře, nakoupit si ve městě nebo za přilehlými vesnicemi. Taková ta běžná občanská frekvence.



vita, ale hlavním přínosem naší železnice a posláním všedního dne je doprava ve veřejném zájmu, která slouží místním občanům. Našimi vlaky dojíždějí do škol, do zaměstnání, na úřady, k lékařům atd., prostě zajišťujeme veřejnou dopravní službu. Takovou tu běžnou občanskou frekvenci. Do sousední vesnice na návštěvu apod. Tenhle její význam je i po víc než stu letech stále naprosto zásadní. Jindřichohradecké místní dráhy si jej podržely díky extrémně vhodnému trasování tratí, zejména severní obrataňské, protože ta, na rozdíl od řady jiných českých lokálek, nemá středu sídel a vesnic, a není na ni tedy třeba docházet ony jinde pověstné 2 km z obce na zastávku kdesi v polích. Ostatně, naše nádraží

a stanice považujeme za vstupní brány do daných měst a obcí. Zastávám názor, že cesta veřejnou dopravou nezačíná až nástupem do vozidla, ale čekáním na dopravní prostředek. Takže i pobyt na nádraží má mít vysokou kulturní úroveň. To je důvod, proč na několika stanicích udržujeme otevřené pokladny, ačkoliv samy o sobě mají mizivý ekonomický význam. Ale to, že je nádraží živé, že tam je služba, která poradí, udržuje uklizenou vytopenou čekárnu s květinami, že je tam příjemné prostředí, je vizitkou nejen nás jako dopravce, ale především daného města. A i to je jeden z důvodů, proč statistiky v režimu dopravy ve veřejném zájmu dlouhodobě vykazují mírně růstovou tendenci přepravy osob na Jindřichohradeckých místních drahách.

Vaše společnost je nejen zavedeným prvkem dopravní obslužnosti České Kanady, ale i významným zaměstnavatelem na územích Jihočeského kraje a kraje Vysočina, který dává práci mnoha živitelům rodin. Aby železnice fungovala, je práce šikovných a zodpovědných zaměstnanců věru potřeba.

Opravdu je! Jindřichohradecké úzkokolejky provozujeme už třináctým rokem. A po celou tu dobu věnujeme velkou pozornost tomu, po čem jezdíme. Ten, kdo se trošku vyzná v železnicích a železničním svršku a projel si zejména trať

Nová Bystrice - Jindřichův Hradec před dvanácti třinácti lety, a absolvoval ji teď, jistě ocení, kolik práce a v jaké kvalitě na ní naši lidé odvedli. V České republice totiž dlouho nebyla k dispozici žádná technika, která by mechanizovala práci údržby na úzkorozchodné trati. A možná si uvědomí i to, kolik peněz to mohlo stát. Tuto trať jsme převzali v roce 1997 ve stavu, troufnu si říci, katastrofálním. Dnes máme cca 80 % délky trati po komplexních obnovách. Naše druhá trať do Obrataně byla ve stavu podstatně lepší. Na druhou stranu intenzita dnešního provozu na obou dopravních cestách je taková jako nikdy za jejich stovetiletou historii. Takže opotřebení se začalo projevovat i tam. I na obrataňské trati se naši lidé intenzivně věnují průběžné údržbě. Abychom byli schopni tyto náročné postupy zvládnout, investovali jsme poměrně nedávno v řádu milionů korun do pořízení a schválení speciální techniky, zejména strojních podbiječek rakouského výrobce Plasser & Theurer, velké automatické a menší speciální vyhybové. Jsou to repasované stroje, protože nové byly mimo naše finanční možnosti. Nové jsme si ale pořídili speciální úzkorozchodné vagony na řízení dosypávání štěrku na železniční svršek, tzv. choperdozátory. Je zajímavé, že taková základní technika jako „sypáky“ na štěrk na našich úzkokolejkách v historii nikdy nebyla.

Pak máme celou řadu další kolejové techniky včetně sněhové frézy. Tato technika zaměstnancům JHMD umožňuje nejen efektivně provádět stavební a údržbové práce na našich tratích, ale jezdíme s ní „hostovat“ i na cizí úzkokolejky. Byli jsme např. v Německu a na úzkorozchodné železnici Českých drah Třemešná ve Slezsku – Osoblaze. Poptávka po těchto službách je i ze Slovenska a Maďarska. Právě díky lidem, kteří v naší firmě pracují, se povedlo z toho svrabu, který na těchto frekventovaných úzkokolejných tratích, propojujících Jihočeský kraj s Vysočinou, byl, dostat je do stádia, kdy jsme mohli postupně zvyšovat traťovou rychlost. Na obou tratích bývala dlouhá desetiletí třicítka; dnes máme v téměř celé trati do Obrataně padesátku, a letos se nám povedlo zvýšit na většině úseků do Nové Bystřice rychlost na 40 km/h. Ono to zní legračně, ale uvědomte si, že při padesátakilometrové rychlosti na „Obrataňce“ jsme rychlejší a určitě i ekologičtější než autobus. Velmi výrazně investujeme do zvyšování cestovního komfortu cestujících, do modernizace vagonů i lokomotiv. V současné době rozjíždíme ambiciózní projekt zásadní obnovy vozidlového parku občanské dopravy ve veřejném zájmu, na který jsme získali z ROP Jihovýchod zhruba 23 milionů Kč. Bude se jednat o náhradu stávajících souprav moderními motorovými vozy.

Co bezpečnost? Zejména na železničních přejezdech?

Loni jsme na území kraje Vysočina uvedli do provozu historicky první tři zabezpečené přejezdy. Šlo o investici cca 8 milionů korun. Letos se chystáme na další dva, protože mnoho řidičů považuje úzkokolejku za jakousi hračku. Avšak náš osobní vlak váží padesát tun a při parní trakci více než sto. Nezasťavíte jej na místě.

Naše tratě nikdy neoplyvaly automatickým zabezpečovacím zařízením. Stejně jako řada jiných lokálek, i u nás byl dlouhá léta vrcholem zabezpečení výhybkový zámek. Výhybky s ručním stavěním obsluhují vlakvedoucí, kteří od nich s sebou vozí klíče. Ale i tady je třeba hledět dopředu, takže dva roky máme v provozu ve stanici Chválkov na severní trati automatické tzv. samovratné výhybky. Opět to byla investice v řádu milionů korun. Nicméně urychlení technologických časů při křižování vlaků ve frekventovaném místě se projevilo na zkrácení dopravních dob. Veškeré úsilí zaměstnanců Jindřichohradeckých místních drah a investice do infrastruktury přispívají k tomu, že úzkokolejka nejenže neztratila, ale naopak posiluje svůj původní a dodnes prioritní význam doprav-

ní obsluhy ve veřejném zájmu územími, kterými prochází.

Předloni jsem se zúčastnil nápadité oslavy 110 let železniční trati Velká Bystřice – Jindřichův Hradec.

Novobystřická úzkokolejka obsluhuje nejen trvale obývaná města a obce, ale i významnou rekreační oblast. Díky tomu, že toto území má kvalitní a atraktivní veřejnou dopravu, žije daleko intenzivněji než srovnatelné regiony, kde takové dopravní možnosti nejsou. Veřejná doprava zcela nepochybně plní rozvojovou roli veřejné služby. Jsme rádi, že tuto roli sehrává i novobystřická trať, která byla v minulosti poněkud přehlížena a někdy i považována za jakýsi relikt minulosti. Možná to bylo dáno tím, že prochází nejkrásnějšími částmi Čes-

ků u nás v republice, má výrazně růstový charakter. Vždycky jsem si myslel, že má na to, aby se stala tím, jak ji pravděpodobně mnil její tvůrce František Křížík: být poměrně rychlou, čistou a atraktivní regionální dopravou spojující dvě významná města Tábor a Bechyni, na niž jsou jako korálky navázány vesničky, případně vesničky střediskové, jako Malšice nebo Sudoměřice. Ze zahraničí známe desítky příkladů, jak obdobně elektrizované lokálky přeměnit na jakousi rychlou a operativní vesnickou tramvaj, která se díky svým možnostem stane stimulem rozvoje obsluhované oblasti, především obytné výstavby podle trasy. Jsem toho mínění, že tato železnice je na půl cestě. Pokud by se na ni podařilo nasaďit vozidla (nechci spekulovat, jestli existují a kde by se dala získat) příměstského

JINDŘICHOHRADECKÉ MÍSTNÍ DRÁHY JSOU V REGIONU VÝZNAMNÝM ZAMĚSTNAVATELEM, KTERÝ DÁVÁ PRÁCI MNOHA ŽIVITELŮM RODIN.



ké Kanady, ale právě to je její obrovskou devizou při obsluze vyhledávané turistické oblasti. Pokud by takovýto dopravní systém v České Kanadě nebyl, nebude se sice lišit od jiných hezkých koutů České republiky, avšak k takovému rozvoji jako během posledních deseti dvanácti let by nesporně nedošlo.

Oba dva jsme „modropupkáči“ – rodáci z Tábora, a protože titulní stranu tohoto vydání zainvestoval náš krajan Ing. Zdeněk Blažek z Bechyně, dovolil bych si téma rozhovoru odsměrovat na jinou železniční hrdost Jihočeského kraje, na Bechyňku.

Pro mě, jako pro Táboráka, je Bechyňka srdeční záležitostí. Podle kolegů z Českých drah má poměrně výsadní postavení, protože osobní doprava na této trati, na rozdíl od desítek jiných úse-

nebo tramvajového typu, v zásadě odpovídající typologii původních Křížikovských elektrických vozů (samozřejmě v moderní podobě), došlo by ještě k dalšímu výraznému zatraktivnění dopravy a ještě strmějšímu nárůstu pasažérů. Dal by se posílit interval, a ona by se stala tím, čím se stávat začíná – opravdovou páteřní dopravou mezi Tábořem a Bechyní. Na druhou stranu, tato trať je významnou technickou památkou. Nejstarší elektrizovaná draha na našem území a nejstarší normálně rozchodnou elektrizovanou železnici ve střední Evropě, resp. na území někdejšího Rakouska-Uherska. Máme obrovské štěstí, že se dodneška zachoval původní Křížikův elektrický motorový vůz z roku 1903. Jeden z těch, který zde zahajoval provoz. Je majetkem Národního technického muzea. Je provozuschopný a deponovaný v Táboře spolu s řadou dalších historických vozidel z dvacátých let. Turisticko-nostalgický provoz celá léta oživoval a udržoval Klub přátel elektrické dráhy Tábor – Bechyně, který zde ve spolupráci s Českými drahami a jejich Depem historických kolejových vozidel Lužná u Rakovníka v létě pořádá historické jízdy. Nicméně domnívám se, že i tady je co zlepšovat. Že to, co jsme si vyzkoušeli na našich tratích do Velké Bystřice a do Obrataně, by do jisté míry mohlo úspěšně zafungovat i na trati Bechyňky. Co si budeme povídat. Kopíruje řeku Lužnici – významnou rekreační řeku, a ten potenciál tam je. ■



»» www.jhmd.cz

Aby hromadná doprava měla přednost před individuální

S generálním ředitelem a členem představenstva akciové společnosti ČSAD Praha holding a.s.

Ing. Pavlem Vráblíkem se setkáváme 1. dubna 2010.

Pane řediteli, provozujete nejvýznamnější autobusové nádraží v České republice, leteckou terminologií by bylo lze říci autobusový „hub“, a přitom jste soukromou společností.

Je to tak. Díky své strategické poloze jsme počáteční i cílovou stanicí řady důležitých autobusových linek propojujících Českou republiku ze/do všech možných směrů a největším autobusovým nádražím nejen v Praze, ale i v Česku. A ačkoli jsme takovým významným dopravním uzlem, jsme soukromou firmou. Naše nádraží, jako ostatní dopravní

a vymýšleli, odkud vám jede autobus nebo vlak na další směr, a poté transferovali taxíkem nebo MHD (zpravidla s několika přestupy) s objemnou bagáží. Máte-li vše na jednom místě, je to podstatně pohodlnější. Samozřejmě, že s tím souvisí úskalí průjezdnosti Prahou. Ale to je spíš na povídání s lidmi, kteří mají možnost to ovlivnit. Pokud je cílem naučit lidi preferovat hromadnou dopravu, je k tomu potřeba vytvořit předpoklady. Základním je umožnit autobusům, ať už modrým, nebo červeným MHD, tramvajím, trolejbusům a žlutým taxíkům

dopraců – důstojné zázemí pro čekání na autobus nebo na příjezdí pasažéry.

V naší odbavovací hale je informační pult a internet, kde se cestující mohou dozvědět informace o dopravním spojení. Je tam velká informační tabule, jež je obdobou letištních informačních systémů, z níž lze vyčíst, v kolik a ze kterého nástupiště odjíždí váš spoj, zda autobusový spoj přijede načas nebo (pokud) jaké má zpoždění.

Autobusovým dopravcům v ní nabízáme pronájem pokladen, aby svým pasažérům mohli poskytovat komplexní servis. Hledáme možnosti, jak jim přímou tady na nádraží zabezpečit kancelářské zázemí. Avšak v tomto se potýkáme s problémem nedostatku místa. Jsme v centru Prahy, a ne všechny budovy okolo nádraží patří právě nám.

Vaše nádraží poskytuje zázemí nejen lidem, ale i strojům, jejich řidičům a stevardům.

TO, CO ÚSTŘEDNÍ AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ PRAHA-FLORENC DNES CESTUJÍCÍM NABÍZÍ, JE NA MEZINÁRODNÍ ÚROVNI.

Ing. Pavel Vráblík

Pokud je cílem naučit lidi preferovat hromadnou dopravu, je k tomu potřeba vytvořit předpoklady. Základním je umožnit autobusům, ať už modrým, nebo červeným MHD, tramvajím, trolejbusům a žlutým taxíkům přednostní jízdu před osobními auty. Dokud tomu tak nebude, budou lidé preferovat svůj automobil.



infrastruktura, slouží k tomu, aby lidé, kteří se potřebují odněkud někam dostat, se tam dostali podle jízdního řádu a pohodlně. Zaznamenáváme ale dvě odlišné skupiny náhledů na existenci centrálního autobusového nádraží. Na straně jedné, že velké autobusové nádraží v centru Prahy je nesmysl. Že kdyby jich bylo šest na okraji Prahy, že by to bylo lepší. Naproti tomu opačné názory, že naopak centrální autobusové nádraží má velký smysl, protože člověk, který chce cestovat, najde na jednom místě linky do řady směrů. Pro příměstskou dopravu (obzvláště pro lidi, kteří do Prahy každodenně přijíždějí za prací) ze vzdálenosti 20 – 30 km, je určitě racionálnější dojet autobusem na okrajovou stanicí metra. Ale pokud cestujete dálkově, je hodně nepraktické, aby vás autobus vysadil na okraji Prahy a vy jste potom hledali

přednostní jízdu před osobními auty. Už proto, že člověk je tvor líný a pohodlný. Dokud to vychází časově nastejno nebo lépe, bude jezdit autem. Ovšem když opakovaně zjistí, že desítky minut stojí v koloně v zacpaném jízdním pruhu a kolem projíždí jeden autobus za druhým, možná zapřemýšlí, jestli mu pohodlí auta, vykoupené několikanásobným dojezdovým časem, stojí za to, nebo zdali raději nejet hromadnou dopravou. Jsem přesvědčen, že je to o tom, aby hromadná doprava měla přednost před individuální. Dokud tomu tak nebude, budou lidé preferovat svůj automobil.

V tomto vydání Všudybylu předseda představenstva akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy Ing. Jan Šatava říká, že jejich nádraží a stanice vnímá jako vstupní brány do daného města nebo obce. Také váš odbavovací terminál výrazně zkulturnil.

Snad všichni, kdo cestovali z Florence, si v loňském roce všimli podstatné změny. Tedy že vyrostla a byla zprovozněna nová odbavovací hala, která nás posunula na standard terminálu letiště. To, co cestujícím nabízí, je totiž na mezinárodní úrovni. Komfort dvaceti pokladen, zázemí rychlého občerstvení, obchodů, vysoce kultivované sociální zařízení, klimatizované prostředí, které to vše dává pasažérům našich klientů – autobusových

I to je součástí naší komplexní služby dopravcům, protože i lidé spoza velkých volantů si potřebují odpočinout a smysluplně trávit bezpečnostní přestávky. Proto vcelku rádi využívají zázemí našich ubytoven. Ať tady v areálu nádraží Na Florenci nebo na Rohanském ostrově. Na obou místech také poskytujeme zázemí na odstav autobusů a k jejich úklidu.

Jaké jsou, podle vás, perspektivy autobusové dopravy?

Jsem přesvědčen, že ještě dlouho bude mít významné postavení při zajišťování dopravní obslužnosti České republiky včetně v režimu dopravy provozované ve veřejném zájmu. Zatím si neumím představit, co by ji kdy v budoucnu mohlo nahradit. Ne každý bude jezdit autem. Sít železnic rovněž nikdy nebude tak hustá jako síť silnic. Takže autobusy určitě ano. Otázkou je poměr mezi dálkovou přepravou a krátkými spoji. Avšak nemyslím si, že by na větší vzdálenosti, např. Praha – Ostrava, případně do Rakouska či Německa, zaznamenala tak veliký odliv pasažérů k letecké nebo železniční dopravě, a že by je autobusy přestaly jezdit. ■

»» www.uan.cz

**Praha holding a.s.**



Bačův kanál, spojnice atraktivit Moravského Slovácka

Nejkrásnější část dětství jsem prožil v Bačově Sezimově Ústí II. Velmi rád jsem se proto 9. dubna 2010 v souvislosti s hlavním tématem tohoto vydání s Bačovým úvodníkem vydal do Veselí nad Moravou za ředitelem obecně prospěšné společnosti Bačův kanál panem Vojtěchem Bártekem.

Vojtěch Bártek

Potřeba organizace, která se bude aktivně zapojovat do ekonomických činností, vyústila s obnovou provozu Bačova kanálu a rozvojem cestovního ruchu, který na sebe váže. Bačův kanál, o.p.s. byla založena nadačním fondem Agentura pro rozvoj turistiky na Bačově kanálu a do rejstříku obecně prospěšných společností byla zapsána v lednu 2002.



V okolí řeky nebyla pole jako dnes, ale hlavně louky, honitby a pastviny. Během léta se tu tak díky kanálu prováděly okalové závlahy, které přírodě prospívaly. Vybudováním čtrnácti plavebních komor (díla, které se za Velké hospodářské krize v letech 1934–38 stavělo bez použití mechanizace, tak trochu jako „hlodavá zeď“) Bača splavnil páteřní kanál a část Moravy. Vodní cestu použil pro dopravu lignitu ze svého dolu Tomáš v Ratíškovicích. V Sudoměřicích, kam byl dopravován železniční vlečkou, byl výklopníkem sypán do nákladních lodí. Do jedné se vešlo deset vagonů (150 tun) lignitu. Po kanále byla tažena koňmi nebo traktorkem Slavia o výkonu deset koní, výrobkem Bačových závodů v Napajedlech. Kolem kanálu byly potahové stezky, které dnes využijeme pro výstavbu cyklostezek. Vodní cesta částečně vedla korytem Moravy, ve kterém byly lodě taženy remorkéry do

Bačův kanál je dopravně využívaná vodní cesta 0. třídy. Bez oprávnění je na něm možno řídit malá plavidla do výkonu 20 kW. Tzn., že osoba starší osmnácti let může řídit plavidlo bez zvláštního povolení či průkazu. V půjčovně ji obsluha pouze proškolí k manipulaci s lodí. Na kanálu je povolena maximální rychlost 8 km/hod.

Délka Bačova kanálu od Otrokovic do Sudoměřic je cca 60 km. Šířka kolem 12 m. Některé úseky vedou řekou Moravou. Je splavný od Kroměříže po Hodonín, avšak má několik překážek. Na severní straně chybí plavební komora na Bělovském jezu u Otrokovic. Úsek od tohoto jezu po Kroměříž není napojen na zbytek vodní cesty. Na jižní části Bačova kanálu chybí plavební komora v Sudoměřicích, což znemožňuje plavbu od tabulového stavidla do Hodonína, kde je samostatně splavný úsek. Plavební hladiny s výškovým rozdílem 18,6 m udržuje třináct jezů. Vyrovnává je stejný počet zdymadel o rozměrech 5,3×38 (50) m. Z toho jedenáct je plně automatizováno. Hloubka kanálu je průměrně 1,5 m. Ponor lodí by neměl přesahovat 80 cm. Velikost lodí by se měla řídit plavebními komorami. Neměly by být širší 5 m. Na kanálu je na padesát mostů. Mnohé jsou unikátní technickou památkou. Na říčních úsecích podjezdů výška mostů kolísá podle průtoků. Nejčastější je 3,3 m. Most u Huštěnovic má jen 2,2 m. Na vodní cestě je devět pevných sjezdů do vody různých parametrů. Doporučuje se využívat sjezdy v přístavech, kde jsou i hlídání parkoviště. Na Bačově kanálu lidé tráví dovolené, víkendové pobyty nebo se přijíždějí svázat a užívat si přírodu z úrovně hladiny. Loď si mohou vypůjčit v některé z osmi půjčoven. Oblíbené jsou i plavby na velkých výletních lodích či pobyty na hausbótu. Provoz na Bačově kanálu začíná obvykle v dubnu, jak to počasí dovolí. Slavnostní „Odemykání plavební sezony“ je vždy 1. května a „Zamykání plavební sezony“ 28. října. Je-li příznivé počasí, půjčovny lodí mnohdy fungují i po tomto termínu.

BAČŮV KANÁL JE VNÍMÁN JAKO SPOJNICE MEZI TURISTICKÝM ATRAKTIVITAMI REGIONŮ MORAVSKÉHO SLOVÁCKA, KTERÝMI VEDE.

Pane řediteli, Jan Antonín Bača ve své vizionářské knize „Budujme stát pro 40 000 000 lidí“ zveřejnil svůj koncept dopravní infrastruktury, v němž výrazně figurují vodní kanály.

U Bačů se velmi dbalo na dopravní infrastrukturu. Začátkem devatenáctého století tady začala probíhat regulace Moravy. Narovnával se tok a řeka rychleji odváděla vodu z krajiny. Proto se Země moravskoslezská rozhodla vybudovat závlahové dílo, které mělo odstranit negativní důsledky regulace. Myšlenky se chopil i Tomáš Bača senior, který chtěl páteřní závlahový kanál využít pro plavbu.

podnikového přístavu v Bačově. Plavba byla spuštěna 2. prosince 1938. Na sklonku války ale německá vojska zničila všechny mosty, plavební komory a jezy. Po válce byl Bačův kanál kompletně obnoven. Se změnou politických poměrů byla firma Bača jako jedna z prvních znárodněna a plavba probíhala jen na několika úsecích. V 60. letech minulého století zcela zaniká. Na začátku 90. let vznikají první snahy o obnovení této vodní cesty. Od roku 1995 pak nadační fond Agentura pro rozvoj turistiky na Bačově kanálu, sdružující sedm obcí, položil



základ obnovy kanálu pro turistický ruch. Posléze se přidávaly další obce a města a začala se budovat infrastruktura cestovního ruchu. Dnes je Bačův kanál vnímán jako spojnice turistických atraktivit Moravského Slovácka. Po vzniku současných krajů jsme v nich získali další podporovatele a k pilotním projektům

vytváření strategie pro marketing, propagaci i pro samotnou infrastrukturu podporu z evropských dotačních titulů. ■

»» www.batacanal.cz





Nové trendy v kombinované dopravě

Sdružení silničních dopravců ČESMAD BOHEMIA, železniční dopravce ČD Cargo a operátor linek kombinované dopravy BOHEMIAKOMBI, ve kterém mají kapitálovou účast po 30 % jak železniční, tak i silniční dopravci, se společně shodli v názoru, že povědomí veřejnosti (a to i odborné) o kontinentální kombinované dopravě je v Česku velmi nízké. Proto po nedávno podepsané Společné výzvě silničních a železničních dopravců, jež vyzývá stát k realizaci schválených programů podpory kombinované dopravy a ke které se 4. března 2010 přihlásila Valná hromada Svazu dopravy ČR, byly připraveny dva odborné semináře jako doprovodné akce k pražskému veletrhu FOR LOGISTIC. Oba byly zaměřeny na zvýšení informovanosti o možnostech a výhodách přeprav silničních návěsů a výměnných nástaveb po železnici. Pozornost vzbudil zejména seminář, který se uskutečnil 31. března 2010 na ploše překladiště ČD-DUSS Terminál v Lovosicích. Jeho účastníci mohli na vlastní oči sledovat nakládku a vykládku silničních návěsů na nákladní vlaky.

Přestože systém přepravy návěsů a výměnných nástaveb po železnici funguje v Lovosicích již pátým rokem, a ročně se tak přesouvá z přetížené silniční infrastruktury na železnici až patnáct tisíc návěsů a výměnných nástaveb, je nutno u nás na něj stále nahlížet jako na systém v první fázi rozvoje. Účelem seminářů je přesvědčit o nesporných výhodách systému další potenciální zákazníci, a to z řad silničních dopravců, speditérů

a výrobců či distributorů zboží. Předpokladem efektivního fungování systému je jeho vyšší využití. Čím více zákazníků bude systém využívat a mít o něj zájem, tím více odjezdů bude možno zákazníkům nabídnout a tím bude celá služba zajímavější.

Kombinovaná přeprava představuje nejen částečné odlehčení přetížené silnice Lovosice - Ústí nad Labem, ale přináší celou řadu efektů, které jsou významné z pohledu ochrany životního prostředí. Jedním z přínosů je tak například roční úspora tří milionů litrů nafty, která nemusí být spotřebována, neboť je k přepravě po železnici využívána elektrická energie.

Semináře se však nezabývaly těmito „vedlejšími efekty“. Byly zaměřeny na nesporné ekonomické výhody tohoto alternativního přepravního systému, který na západ od našich hranic běžně funguje. Při správné organizaci práce systémem linek kontinentální kombinované dopravy dokáže generovat velmi žádoucí ekonomické efekty pro všechny jeho účastníky: pro koncové zákazníky, silniční dopravce i pro železnici. Silničnímu dopravci může přinést významnou úsporu nákladů, a tím lépe obstát v konkurenci, která je dnes mnohem ostřejší pod vlivem cenových tlaků dopravců ze zemí střední a východní Evropy. První roky provozu linek mezi Lovosicemi a Duisburgem či Hamburgem v praxi zcela přesvědčivě prokázaly, že takto prováděné alternativní přepravy k přímým přepravám po silnici jsou plně konkurenceschopné svojí rychlostí přepravy, spolehlivostí a samozřejmě také cenou.

Železnice v roce 2009 odvezla z Česka do zahraničí 12 500 kamionových návěsů, což je o 80 % víc než předloni. ČTK to sdělil obchodní ředitel společnosti ČD Cargo Rodan Šenekl. Podle něj však Česko, přes pozitivní vývoj v tomto druhu dopravy, stále výrazně zaostává za zeměmi západní Evropy. Návěsy jezdí na vagonech výhradně z terminálu společnosti ČD-DUSS Lovosice, kde má ČD Cargo 51 %. Linky vedou do německých měst Duisburg a Hamburg. „Přes všeobecný pokles dopravy v období krize jde tento segment nahoru,“ uvedl Rodan Šenekl. Přesto prý je kombinovaná doprava v tuzemsku stále v plenkách. Např. v Německu ročně putuje vlakem na milion návěsů, což výrazně ulehčuje přetížené silniční síti. Podle Šenekla tím silniční dopravci mohou ušetřit až 20 % nákladů. ČD Cargo proto připravuje otevření dalších veřejných terminálů v Brně a Ostravě Mošnově. Dál jsou přípravy v Brně, kde stačí dovybavit starší terminál jeřáby. „Jsme před uzavřením dohod na provozování vlaků mezi Beneluxem a Brnem,“ nastínil plány Rodan Šenekl.

Vlaky kombinované dopravy provozuje společnost Bohemiakombi, kde má ČD Cargo 30% podíl, stejnou část vlastní sdružení silničních dopravců Česmad Bohemia.

„Potýkáme se s předsudky typu: železnice je pomalá, nespolehlivá a drahá. To však v případě přímých nákladních expresů na dlouhé vzdálenosti několika stovek kilometrů rozhodně neopovídá skutečnosti,“ uvedl jednatel Bohemiakombi Vladimír Fišer.

„Dnes ještě není tak silný ekonomický tlak na přechod ze silnice na železnici, ale my víme, že ta doba nastane a chceme na ni být co nejlépe připraveni,“ řekl auto-dopravce Josef Mička, který za posledních dvacet měsíců přepravil svých prvních tisíc návěsů po železnici. K větší podpoře kombinované dopravy vyzvala nedávno Ministerstvo dopravy ČR i valná hromada Svazu dopravy ČR.

Hospodářská krize počet vlaků kontinentální kombinované dopravy nejen neutlumila, nýbrž naopak posílila, což je tou nejlepším referencí pro její další budoucí uživatele a její rozvoj obecně.

V těsné blízkosti překladiště v Lovosicích vyrůstá komplex veřejného logistického centra. Jeho celková kapacita je 42 tisíc čtverečních metrů. ■

Společnou zprávu připravili ředitel BOHEMIAKOMBI Ing. Vladimír Fišer a ředitel odboru marketingu a komunikace ČD Cargo Ing. Zdeněk Větrovec.

» www.cdcargo.cz

» www.bohemiakombi.cz

Cargo **ČESMAD BOHEMIA**

DUSS Terminal

BOHEMIAKOMBI



Akciová společnost České dráhy patří k předním železničním dopravcům Evropské unie. V roce 2009 využilo její spoje přes 163 milionů cestujících. V jízdním řádu 2009/10 vypraví průměrně 7500 spojů denně. Díky dořešení financování veřejné železniční dopravy může tento národní dopravce pokračovat v masivní obnově vozidlového parku. V roce 2009 investoval do modernizací a do nákupu nových vozidel přes 4 miliardy Kč. V roce 2010 to bude 5 miliard Kč. S tím úzce souvisí i zlepšování kvality poskytovaných služeb. Pro snadnou orientaci cestujících vytvořily České dráhy webové stránky www.cd.cz. Informace o spojích a cenách získají klienti nonstop 24 hodin také na lince Kontaktního centra 840 112 113. Na eShopu Českých drah nebo přes Kontaktní centrum je možné nakupovat jízdní doklady na vlaky kategorií Sp, R, Ex, IC, EC a SC. Zároveň zde České dráhy nabízejí výběr levných eTiketů do zahraničí a akčních zpátečních jízdenek ČD Tip do okolních zemí.

České dráhy dětem: Přijďte na návštěvu do Prahy za 80 Kč!

Děti na výlet do Prahy

České dráhy připravily pro děti ze základních škol a dětských domovů nabídku levných výletů vlakem do Prahy. Odkudkoliv z České republiky je tento dopravce přiveze do hlavního města a zpátky domů za 80 Kč na osobu. Nabídku



mohou školy využít do konce května a následně pak od září. České dráhy navíc oslovily některá pražská muzea a Království železnic, kde školy dostanou oproti jízdence levnější vstupné. Muzeum hlavního města Prahy s Langweilovým modelem Prahy mohou děti navštívit dokonce zdarma. Nabídka nazvaná „Děti na výlet do Prahy“ je součástí Junior programu Českých drah. Nabídku České dráhy připravily po konzultaci s učiteli základních škol a dalšími odborníky tak, aby zapadala do rámcového vzdělávacího programu.

„Učit se dá nejen ve školních lavicích, překážkou jsou ale obvykle peníze. Proto jsme chtěli školám vyjít vstříc a nabídnout jim volnou kapacitu našich spojů za velmi výhodné jízdné. Pak už záleží na kreativitě pedagogů. Děti si mohou samy hledat informace na internetu, plánovat cestu, vybrat si místa, která chtějí vidět. Cestou se dozví řadu zajímavostí o historii hlavního města nebo geografii,“ vysvětluje ředitel Odboru produktů a obchodu ČD Aleš Ondrůj.

České dráhy začátkem března 2010 obeslaly nabídkou s propagačním materiálem stovky škol v celé České republice. První dvě základní školy, Bratrství Čechů a Slováků z Bystřice pod Hostýnem a ZŠ a MŠ Ostrčilova z Ostravy, přijely na výlet do Prahy 18. března 2010 ráno. Právě na tyto děti čekali osobně na pražském hlavním nádraží zástupci hlavního města Prahy a Českých drah v čele se svým předsedou představenstva a generálním ředitelem Petrem Žaludou. Projekt „Děti na výlet do Prahy“ tím oficiálně odstartoval.

Využitím nabídky školy získají

» Zdarma návštěvu Muzea hlavního města Prahy včetně Langweilova modelu Prahy. Vstup zdarma platí i pro pedagogický doprovod.

- » Možnost navštívit unikátní a největší modelovou železnici v ČR v Království železnic na pražském Andělu za zvýhodněné vstupné. Pedagogický doprovod zdarma.
- » Pohled na krásu stověžaté Prahy z Jindřišské věže, která je 65,7 m vysoká a jejíž historie sahá do 15. století. Zvýhodněné vstupné pro děti i pedagogický doprovod.
- » Zvýhodněný vstup do Muzea hraček na Pražském hradě. Pedagogický doprovod zdarma.

Podmínky čerpání nabídky

- » Platnost této akviziční nabídky je od 7. 3. 2010 do 31. 5. 2010 a následně pak od 1. 9. do 13. 12. 2010, jízdenka platí do 2. vozové třídy.
- » Jízdenka platí v úterý, středu, čtvrtek, sobotu a neděli kalendářního týdne, v jiné dny pouze v případě, že jsou státem uznaným státním svátkem.
- » Jízdenka je skupinová zpáteční a platí pro cestu po dané trase pro uvedený počet osob (dle věku) v uvedený den.
- » Maximální velikost skupiny není omezena (jedna jízdenka platí současně pro max. 30 osob, ale jízdenek je možné mít několik).
- » Minimální počet cestujících je 10, z čehož dva mohou být starší 15 let. Z každých dalších pěti osob může být jedna starší 15 let. ■

*Radek Joklík, tiskový mluvčí ČD
- produktová komunikace*

» www.cd.cz

Kontaktní
centrum ČD:
840 112 113





Sedm hlavních evropských operátorů

železniční nákladní dopravy ve švýcarském Curychu 18. února 2010 vytvořilo oficiální evropskou alianci pro přepravu vozových zásilek Xrail. Hlavním cílem aliance Xrail je poskytování mezinárodní železniční přepravy efektivnějším a pro zákazníky komfortnějším způsobem převážně mezi největšími evropskými hospodářskými centry, jejich terminály a vlečkami. Aliance hodlá významně zvýšit konkurenceschopnost přepravy železničních vozových zásilek v Evropě, čímž pomůže odlehčit dopravě na silnicích a přispěje k ochraně životního prostředí.

Vozové zásilky

představují v Evropě zhruba polovinu všech přeprav nákladů po železnici a podle studií trhu mají značný mezinárodní růstový potenciál. Tento nejdůležitější způsob přepravy se tak nyní stává mnohem atraktivnějším a účinnějším. To je také hlavním cílem aliance Xrail, která byla oficiálně založena podpisem zakládající smlouvy čelnými představiteli partnerských železnic. Alianci tvoří sedm partnerů s působností v 11 zemích: ČD Cargo (Česká republika), CFL cargo (Lucembursko), DB Schenker Rail (Německo, Holandsko, Dánsko), Green Cargo (Švédsko,

ČD Cargo spoluzakladatelem evropské aliance Xrail

Norsko), Rail Cargo Austria (Rakousko, Maďarsko), SBB Cargo (Švýcarsko) a SNCB Logistics (Belgie).

Aliance posílí konkurenceschopnost

evropských železničních vozových zásilek vůči silniční přepravě. „*Úzká spolupráce při výrobních a informačních procesech nám může pomoci uvolnit značný potenciál v efektivitě a kvalitě,*“ vysvětlil vedoucí projektu Xrail Günter Ferk. Standardy projektu Xrail přinášejí výhody zákazníkům při přepravách přes hranice hned ve třech oblastech: spolehlivost (minimálně 90 % v mezinárodní přepravě vozových zásilek na síti Xrail), průhlednost (mezinárodní jízdní řád z vlečky odesílatele na vlečku příjemce a využívání aktivních informačních systémů)

a proces nabídky (standardní doba zpracování maximálně 3 dny).

Projekt Xrail byl zahájen v roce 2007

pod vedením Mezinárodní železniční unie (UIC) v Paříži. V součinnosti a s podporou UIC členové aliance od té doby vytvořili mezinárodní pracovní standardy, potřebné IT nástroje, opatření ke zlepšení kvality a vypracovali zakládající smlouvu aliance. „*Aliance položila základy trvalé sítě vozových zásilek po celé Evropě,*“ říká Oliver Selnick, ředitel nákladní dopravy UIC. Projekt Xrail se zaměřuje na řízení mezinárodní





Navzdory ztíženým podmínkám na dopravním trhu ČD Cargo obhájilo pátou příčku v žebříčku největších dopravců Evropské unie z hlediska objemu přepraveného zboží. V evropském měřítku je vývoj výkonů ČD Cargo v uplynulém roce srovnatelný s nejlepšími evropskými železničními dopravci. Podle oficiální statistiky Mezinárodní železniční unie (UIC) evropské železniční dopravci v roce 2009 zaznamenali tyto meziroční propady přepravního výkonu: německý DB Schenker Rail -19 %, rakouský Rail Cargo Austria -20 %, české ČD Cargo -21 %, polské PKP Cargo -25 %, francouzský SNCF Fret -26 %, slovenské ZSSK Cargo -27 %, italská Trenitalia -33 %, belgické B-Cargo -33 %, rumunská CFR Marfa -40 %. Ze srovnání vyplývá, že se ČD Cargo díky protikrizovým opatřením s dopady hospodářské recese vyrovnalo relativně úspěšně.



přepravy vozových zásilek mezi operátory železniční přepravy. Aliance se neza měřuje na ucelené vlaky nebo kombinovanou dopravu, využívající výměnné nástavby. Obchodní stránka přeprav vozových zásilek, jako jsou vztahy se zákazníky a cenotvorba, zůstávají v přímé odpovědnosti zúčastněných železničních dopravců, kteří tak pokračují v konkurenci mezi sebou. Partneři projektu Xrail se však zavazují dodržovat vysoké standardy kvality a služeb pro zákazníky, jak bylo ujednáno v rámci aliance.

Po úspěšném završení pilotní etapy, během níž byly zakládajícími členy zajišťovány služby zákazníkům podle standardů Xrail, nyní projekt Xrail spojuje hlavní ekonomické oblasti v zemích, v nichž dopravci působí. Xrail staví na existující infrastrukturu, na koridorech Evropské unie TEN-T (Trans European Transport Network - Transevropská dopravní síť) a na vybraných ter-



minálech a vlečkách. Xrail zamýšlí svoji síť postupně dále rozšiřovat. Hlavním cílem z dlouhodobého hlediska je obsáhnout celou evropskou síť vozových zásilek. Partneři aliance se snaží co nejlépe využít jejich vlastní síť, aby zajistili další rozvoj vozových zásilek. Založení aliance Xrail je také dobrou zprávou pro



životní prostředí. Ekologické parametry železniční nákladní přepravy jsou mnohem příznivější než parametry silniční nákladní přepravy, zvláště při přepravách na větší vzdálenost.

„U vagonových zásilek

jsme stále více tlačeni konkurencí silničních dopravců,“ uvedl člen představenstva a obchodní ředitel ČD Cargo Ing. Rodan Šenekl, který za českého



nákladního dopravce zakládající smlouvu podepsal. „Aliance Xrail by měla nabídnout větší spolehlivost, rychlost a například i možnost místenkování a sledování zásilky zákazníkem online,“ dodal Šenekl. „ČD Cargo vzniklo jako samostatná akciová společnost mj. právě za tím účelem, aby mohlo snáze vstupovat do takovýchto aliancí, které přinášejí rozvoj produktů nákladní železniční přepra-



vy a zlepšení služeb zákazníkům,“ uvedl k projektu Ing. Josef Bazala, předseda představenstva a generální ředitel společnosti ČD Cargo. „Podpisem zakládající smlouvy jsme udělali malou revoluci, ale dále už hodláme systém jen evolučně zdokonalovat, aby se nám podařilo udržet a časem také zvýšit objem náklad-



ní přepravy po železnici,“ sdělil při podpisu smlouvy Günter J. Ferk, který je manažerem projektu Xrail. ■

Ing. Zdeněk Větrovec, ředitel odboru marketingu a komunikace ČD Cargo

» www.cdargo.cz

VE ČTVRTEK 25. BŘEZNA 2010 PŘEDÁVALA V KRNOVĚ FIRMA OLPAS MORAVIA NÁRODNÍMU TECHNICKÉMU MUZEU ZRESTAUROVANÝ SBÍRKOVÝ PŘEDMĚT, VŮZ ARCIVÉVODY FRANTIŠKA FERDINANDA D'ESTE, KTERÝ BUDE ČESKO REPREZENTOVAT NA VÝSTAVĚ SALONNÍCH VOZŮ EVROPSKÝCH PANOVNICKÝCH RODŮ V UTRECHTU „ROYAL CLASS, TRAVELLING LIKE A KING“. SALONNÍ VŮZ SI PRO SOUKROMÉ ÚČELY NECHAL VYROBIT ARCIVÉVODA FERDINAND D'ESTE V ROCE 1909, PROTOŽE OFICIÁLNÍ JÍZDY NÁSLEDNÍKA TRŮNU BYLY VÁZÁNY NA PROVOZ CELÉHO DVORNÍHO VLAKU A SCHVÁLENÍ PANOVNÍKEM. FIRMA RINGHOFFER PRO REALIZACI POUŽILA MODERNÍ TYP SKŘÍŇE, NAVRŽENÝ PROF. GÖLSDORFEM PRO RYCHLÍKOVÉ VOZY STÁTNÍCH DRAH. VNITŘNÍ USPOŘADÁNÍ NAVRHL PROF. STIBRAL. POHODLNÝ INTERIÉR, VE STYLU BLÍZKÉM ANGLICKÉMU KLASICISMU, JE PODŘÍZEN RYZE RODINNÝM ÚČELŮM. SALON JE POJAT JAKO OBÝVACÍ POKOJ, VYBAVENÝ DVĚMA VYSOKÝMI ČALOUNĚNÝMI KŘESLY, DIVANEM, DVĚMA KŘEŠÍLKÝ A VELKÝM PŘÍBORNÍKEM. NA ČELNÍ STĚNĚ JE UMÍSTĚNO PODLOUHLE ZRCADLO S HODINAMI. VEDLE SALONU SE NACHÁZÍ PROSTORNÁ TOALETA. DVĚ JEDNOLŮŽKOVÉ LOŽNICE RODIČŮ JSOU SPOJENY POSUVNÝMI SPOJOVACÍMI DVEŘMI. ZE DVOU DVOULŮŽKOVÝCH LOŽNIC PRO DĚTI LZE VYTVOŘIT VELKÝ ČTYŘLŮŽKOVÝ PROSTOR. DALŠÍ DVOULŮŽKOVÉ ODDÍLY S TOALETOU JSOU URČENY PRO SLUŽEBNICTVO NEBO HOSTY. SAMOSTATNÁ ČÁST S VELKOU SKŘÍŇÍ, Z NÍŽ JE MOŽNO SKLOPIT LŮŽKO, PATŘÍ DOPROVODU. VŮZ MÁ KUCHYŇKU A JE VYBAVEN SIGNÁLNÍM ZAŘÍZENÍM PRO PŘIVOLÁNÍ OBSLUHY. PARNÍ TOPENÍ OHŘÍVÁ I VODU NA MYTÍ.

Sjednatelem firmy OLPAS MORAVIA s.r.o. Ing. Jaromírem Foltýnem, která provedla unikátní rekonstrukci salonního vozu Františka Ferdinanda d'Este, se setkáváme 2. dubna 2010 v Krnově na historickém území Slezského velkoknížectví. Zjistili jsme, že máme spoustu společných kamarádů – nadšenců, kteří své dovolené s rodinami nezřídka tráví pracovními brigádami na různých železnicích. Např. budováním Čiernohronské úzkokolejky.

Ano, jezdíme ale nejen k Aleši Bílkovi. Také do rakouského Maltendorfu, Boloumurau apod. Opravdu jsme šilenoci. Princip našeho fungování, tady ve Slezsku, je ve dvou rovinách. Chceme být těmi, kdo provozují úzkorozchodnou železnici do Osoblahy, avšak na to je nutné



Od rekonstrukce salonního vozu arcivévody d'Este ke Slezské střele

vydělat peníze. To neumíme jinak, než že opravujeme vagony a lokomotivy Českých drah a ostatních dopravců. Z výnosů renovujeme nějaký další úzkorozchodný vagoněk a provozujeme Osoblažskou železnici. Satisfakcí nám je, že Osoblahu navštěvují lidé, kteří jsou jí unešení. To, co říkám, možná, vyznívá naivně. Pro Osoblažskou úzkokolejku a hospodářský rozvoj tohoto regionu to má přínos i v tom, že politici (včetně místních představitelů) Moravskoslezského kraje si toho všímají a hospodářský rozvoj zdejší oblasti podporují.

Spolu s vámi si tak i oni v rámci své profese staví cosi, co má šanci přetrvat další věky.

A to je asi to hlavní, co nás i je naplňuje. Nicméně není to jen o takovéto vzletnosti. Osoblažská úzkokolejka (jako v dobách, kdy vznikala) přináší nová pracovní místa. Nabaluje na sebe věci, které Osoblažsko moc potřebuje.

Přivádí na historické území Slezského velkoknížectví spotřebitele z ostatních míst Česka a ze zahraničí.

Bohužel, málokdo v Česku je ochoten vnímat historickou svébytnost našeho velkoknížectví, jež spolu s ostatními dvěma historickými územími (Českým královstvím a Moravským markrabstvím) tvoří současnou Českou republiku. Ještě v osmáctém století Slezské velkoknížectví sahalo až k Baltu, než ho naše habsburská vladařka Marie Terezie pozbyla. U nás

v pohraničí je dokonce domeček, kde údajně s císařem Bedřichem Velikým část našeho velkoknížectví prohrála v kartách. Dnes je výraznou motivací k útratám v Osoblažském výběžku Osoblažská úzkokolejka. Nejen, že turisté na Osoblažsku vydávají peníze, ale uspokojování jejich

Ing. Jaromír Foltýn

Princip našeho fungování, tady ve Slezsku, je ve dvou rovinách. Chceme být těmi, kdo provozují úzkorozchodnou železnici do Osoblahy, avšak na to je nutné vydělat peníze. To neumíme jinak, než že opravujeme vagony a lokomotivy Českých drah a ostatních dopravců.



potřeb dávat práci řadě lidí dalších profesí. Jsou to tedy nejen ubytovatelé (hoteliéři a majitelé penzionů a privátních ubytovacích kapacit), stravovací zařízení a programové agentury inscenující přepadení vlaku, návštěvy pamětihodností apod., ale i dodavatelé všeho možného. A najednou se v tomto jakoby Bohem (leč zejména zbytkem Česka) téměř zapomenutém kraji odehrává spousta aktivit jenom díky tomu, že krajinou jede nějaká lokomotiva, která supí, z níž se kouří, na niž všichni čekají, kdy se konečně objeví. Nedovedu si představit, že by takový vlak teď u nás neměl být. Navíc tato aktivita nesměřuje



Diesellová úzkorozchodná lokomotiva Fair TU 38.001 na stejné trati.

pouze k tomu, abychom občas vytáhli parní lokomotivu a jeli na nějaký výlet. S Moravskoslezským krajem a Českými drahami intenzivně jednáme o tom, aby osoblažská úzkokolejka převzala i každodenní běžnou osobní dopravu.

Ve čtvrtek 25. března jste Národnímu technickému muzeu slavnostně předali skvostně renovovaný, plně provozuschopný salonní vůz arcivévodý Františka Ferdinanda d'Este.

obědvalo, večerelo a příp. přijímaly návštěvy. Dále je tam záchod s umývárnu, s neuvěřitelnou koncepcí, ve které je panoramatické zrcadlo, kde se dotyčný mohl zkontrolovat, zda je vše na jeho úboru v ažuru. Umyvadélko je zvláštní tím, že nemá odtok. Tím jak se zavírá do stěny, jeho obsah vyteče mimo vagon. Hraběnka Chotková a arcivévoda zde měli nádhernou luxusní ložnici, rozdělnou speciálními dveřmi. Já jim říkám dveře loudilk. Arcivévoda k manželce sice mohl i přes chodbičku, avšak prostorové dispozice vagonu jsou koncipované tak, aby se nemuseli potkávat se služebnictvem. Je tam i ložnice dětí. Jejich dvě spodní postele se dají rozkloupat tak, že tam mohou spát ještě další dvě osoby, což zřejmě kalkulovalo s možností přepravy sestřenic a bratřanců dětí. Druhá polovina vagonu je uzpůsobena coby zázemí personálu. Je tam obrovský příborník, prádelník, dvě postele pro sloužící, rozkládací křeslo, na němž spával vagondomus. Ten měl na starosti speciální avízovací zařízení. Pokud někdo v soukromých prostorách vagonu otočil kolečkem nebo zmáčkl tlačítko, objevilo se na něm číslo, kterého



Úzkorozchodná parní lokomotiva Resita U 46.002 v žst. Osoblaha na úzkorozchodné trati Třemešná ve Slezsku-Osoblaha.

nahradily trolejbusy) totiž v Opavě jezdily tramvaje. Nám se z jednoho totálního vaku podařilo postavit takovou repliku, že si ji prohlíží pánové ze Štrasburku a dalších renomovaných muzeí a ptají se: „V jaké firmě se tato tramvaj opravovala?“ A tak dnes máme podepsány smlouvy s rakouským městem Morau, a rekonstruujeme a dovybavujeme úzkorozchodný vůz, v němž jezdil náš císař Franz Josef I. v Salcbursku. To na sebe nabaluje další speciální zakázky, a tak jsme se dostali i k exponátu, který považují za největší unikát, a to „Slovenské strele“, národní technické památce. Ta je dnes majetkem Muzea Tatry Kopřivnice. Rádi bychom ji zprovoznili.



Elektrická lokomotiva řady 363. v reklamním nátěru pro časopis Expres s tvář Lucie Vondráčkové.

Včetně interiérů?

To považují za to nejjednodušší. Největším problémem u takovýchto technických věcí bývají pohonná soukolí a hnací mechanismus. „Slovenská strela“ měla do určité rychlosti elektrický přenos výkonu. Potom byl pohon přímý - Sousedlíkův nápad, že zprvu si bude pomáhat elektrickým vinutím, které se poté, co jej vůz nebude potřebovat, odpojí a bude poháněn napřímo. Takže je tam elektrika i přímý přenos výkonu. Jsem pevně



Elektrická lokomotiva řady 163 v reklamním nátěru firmy CEZ.

SLOVENSKÁ STRELA JE OPRAVITELNÁ, LZE JI ZPROVOZNI A DÁT DO PŮVODNÍ EXCELENCE.

Tenhle vagon je unikátní z mnoha důvodů. Byl vyroben v roce 1909 v Ringhoferových závodech v Praze. Je to neoklasicistní řemeslně umělecké dílo odrážející (i na dnešní dobu) progresivní technologické trendy. Salonní vůz Ferdinanda d'Este má řadu nadčasových věcí, které se i dnes dají vzít jako modus. Provozní rychlost vagonu z doby, kdy auta jezdila do 30 km/h, je 120 km/h. To svědčí o umu lidí, kteří jej vymysleli a vyrobili. O tom, že k němu jeho tvůrci přistupovali tak, jako teď my k jeho rekonstrukci, tedy aby to nebylo jen o penězích, ale o vynikající úrovni řemesla. Vagon je koncipován na to, aby poskytoval zázemí devíti stálým uživatelům. Je v něm salonek, kde se scházeli členové rodiny, v němž se snídalo,

kupé a požadavku se to týká, a on šel splnit přání. V okamžiku kdy měl display (kruhové otvory) plný, použil reset kolečko, které mu vše vynulovalo.

Vy jste ale renovovali nejen tento vagon, který familiárně nazýváte Ferdinand, jež bude na mezinárodním veletrhu v Utrechtu reprezentovat řemeslnou vyspělost a tradice naší vlasti.

Abychom zakázku renovace Ferdinanda dostali, museli jsme úspěšně udělat řadu jiných vozidel. V r. 1994 jsme začali motorovým vozem řady 810. Kromě vozu Ferdinand za obrovský počín považují novostavbu (protože to nebyla rekonstrukce) slezské opavské tramvaje. Od roku 1905 do roku 1956 (než je

přesvědčen, že „Slovenská strela“ je opravitelná, a že ji lze zprovoznit. Dát do původní technické excelence, a že po svém znovuzrození cestu mezi Prahou a Bratislavou zvládne rychleji, než Pendolino. Určitě by to byla komerčně úspěšná a všemi (včetně podnikatelské sféry) hojně vyhledávaná atraktivita. ■

»» www.olpasmoravia.cz

»» e-mail: olpas.moravia@seznam.cz

OLPAS MORAVIA®
S.R.O.

Měli bychom být daleko více hrdi na zemi, v níž žijeme, a která dala světu tak velkého humanistu, jako je Jan Amos Komenský. Která po staletí dokázala uživit nejen nás, ale i další velkou část Evropy a své unikátní zemědělské produkty vyvážela i do zámoří. Můj otec byl prostý sedlák. Byl sice velmi talentovaný, ale neměl žádné vyšší vzdělání. Když mu bylo šestnáct, zemřel mu otec a on musel převzít hospodářství. První moje cesta z rodné Vysočiny se uskutečnila, když mi bylo sedm let. Táta mne posadil do vlaku a vydali jsme se do Prahy na Hrad. Dovedl mne do hrobky českých králů, kde mi řekl, že jsme v místě, kde se zrodila naše svoboda, a abych si to pamatoval. Měli bychom být hrdi nejen na svoji minulost, ale i na krajinu své vlasti. Je jedinečná. Rovněž tak minulost a kultura našich historických zemí, Moravy, Slezska a Čech. Šikovnost

a řemeslný um lidí, kteří v nich žili a žijí, od dělníků po vědce, vynálezce, umělce a intelektuály. Jsme malou zemí. Vráťm-li se k zemědělství, tak jsme unikátní nejen tím, že jsme zemí zakladatele genetiky, mnicha a opata brněnského kláštera Gregora Mendela, ale např. i zemí s vysoce rozvinutým včelařstvím, které tu doložitelně přetrvává od 10. století, kdy tu byly za Přemyslovců zakládány kláštery. Co se týče chovu hovězího dobytka, tak např. Třeboňské panství mělo pět dvorů a na sklonku XV. století takovou koncentraci skotu,

že pokud by se to přepočítalo na hektary, máme ji dnes v České republice poloviční. A to samé se už, bohužel, týká i celkového zemědělského využití české krajiny, jež je degradována na pouhé odbytíště a jejíž obyvatelé se dnes stávají cílovými objekty dotovaných importovaných potravin. U nás na Vysočině se pěstovaly zejména brambory, takže od 19. století ještě do začátku devadesátých let minulého století jste tam každý desátý patnáctý kilometr potkali lihovar. Choval se tam mléčný dobytek, takže také mlékárnu. Jsou tam rozsáhlé lesy, proto v téměř každé obci byla pila. Byla tam spousta zemědělců, a tak v každém větším městě byla zemědělská škola. To nebylo pouze na Vysočině. V jiných oblastech zase byly cukrovary. Např. v Polabí atd. atd. A protože dnešní území České republiky bylo historicky nadprůměrně prosperující zemědělskou a vůbec hospodářskou součástí Evropy (nejen Rakouska-Uherska), jeho bohatství se projevuje i obrovskou koncentrací kulturních a církevních památek, hradů a zámků, technických unikátů, urbanistických celků atd. Podle mého názoru, není mnoho zemí, které by se nám mohly rovnat. Je potřeba zvažovat, jak to udělat, abychom naši krásnou zemi udrželi hospodářsky a potravinově soběstačnou tak, aby i generace, které přijdou po nás, mohly těžit z jejich předností a jedinečnosti, a aby návštěvníci České republiky, když už do Česka zamíří, trefili nejen do Prahy.

Ing. Jan Veleba, prezident Agrární komory



Foto: Petr Buřev a Petr Zamotto



Narozeninová party Ligy pro cestovní ruch o umění prodávat,

NA TÉMA, PROČ STAMILIARDY KORUN ROČNĚ, KTERÉ BY ČESKÝ CESTOVNÍ RUCH PŘI ŠÍŘENÍ POZITIVNÍ IMAGE ČESKÉ REPUBLIKY DOMA I V ZAHRAŇICÍ BYL S TO GENEROVAT ZA REALIZACI ZBOŽÍ NAD DOSAVADNÍ RÁMEC, SICE CHYBÍ ČESKÉ EKONOMICE, ALE NIKOLIV TĚM, KTERÍ ŘÍDÍ ČESKÉ HOSPODÁŘSTVÍ A VÝRAZNĚ OVLIVŇUJÍ NAŠE ZAHRAŇIČNÍ VZTAHY.

Ředitel Parkhotelu Praha PhDr. Mgr. Marek Merhaut, majitelka grafického studia Layout a DTP studia Všudybylu paní Ivana Mitáčková, jednatel eventové agentury KMB Partners Ing. Vladimír Bureš a partneři vítali na dvě stě účastníků narozeninové party Ligy pro cestovní ruch při příležitosti 418. výročí narození patrona Všudybylu Jana Amose Komenského a o den pozdějších 54. narozenin nakladatele Všudybylu PhDr. Jaromíra Kaince. Party se letos, v roce 2010, za účasti členů pražského diplomatického sboru, ředitele CzechTourismu, českých i zahraničních podnikatelů a top managementu rozmanitých oborů a oblastí, pod záštitou a za účasti prezidenta Agrární komory ČR Ing. Jana Veleby konala ve stejném termínu jako loni. Tedy opět 1. dubna. Jenomže tentokrát ne jako v roce 2009 u pana Viliama Siveka v Rytířském sále pražského Best Western Hotelu Kampa, ale v jiných neměně velkolepě stylizovaných prostorách vzniklých velkorysým propojením konferenčních sálů a lobby baru v Parkhotelu Praha. Rovněž i tady byla tématem networkingu osvěta týkající se průmyslu cestovního ruchu, jeho hospodářského významu, vnímání a postavení v České republice. Podstatou průmyslu cestovního ruchu a jeho širokospektrálních synergických přínosů je totiž obchod, tj. umění prodávat. Jak domácí, tak v Česku hlavně zahraniční. Obchod, umožňující prodávat takřka cokoliv (zážitky, služby, výrobky) spotřebitelům odjinud, často s podstatně vyšším ziskem než místním spotřebitelům. Jeho příznačným rysem je, že návštěvníci, turisté, účastníci MICE akcí a lidé přijíždějící za byznysem utrácejí (na české poměry) neobyčejně velké peníze i za naprosto obyčejné věci, jako je najíst a napít se, vyspat se atd. Jaké má český průmysl cestovního ruchu postavení mezi

našinci, ilustruje, že jej skoro nikdo nepovažuje za zdroj možného blahobytu této země, natož za možný zdroj svých sociálních jistot. I to, že se naši zákonodárci pro téměř již uplynulé volební období (na rozdíl od předchozích volebních období) rozhodli nezřizovat Podvýbor pro obchod a cestovní ruch Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky. Že by snad proto, aby nezabýjali čas rokováním o nějakém trajdání? Proč se jen málokdo pozastavuje nad tím, že a proč je Česko (a to ještě jakoby proti všem) jenom na zhruba 10 % ekonomického zhodnocování svého potenciálu cestovního ruchu, která reprezentují současných cca 120 až 150 mld. Kč ročního obrátu. Kdo ví proč stamiliardy korun ročně, které by byl s to český cestovní ruch generovat nad tento cca desetiprocentní rámec (a které turisté stejně utratí, jenomže v cizích konkurenčních destinacích), sice chybí české ekonomice, ale nikoliv těm, kteří řídí české hospodářství. Není to předpojatost a hanebně nízkou znalostní úroveň dimenzí největšího zaměstnavatele v Evropské unii – průmyslu cestovního ruchu, že si v Česku převážná většina lidí toto vysoce lukrativní odvětví domácího a hlavně zahraničního obchodu zredukovala na cestování a utrácení peněz v zahraničí? ■

- » www.agrocr.cz
- » www.parkhotel-praha.cz
- » www.lpcr.cz
- » www.kmbpartners.cz
- » www.pivovar-poutnik.cz
- » www.atelierlayout.cz
- » www.novyvek.cz
- » www.e-vsudybyl.cz
- » www.kaviar.cz
- » www.templarske-sklepy.cz
- » www.kolbyl.cz
- » www.skoupil.com
- » www.sbaerxpert.cz



Finanční ředitel roku 2009

Vyhlášením výsledků vyvrcholil dne 7. dubna 2010 na slavnostním večeru v Grand Hotelu Bohemia pátý ročník prestižního ocenění Finanční ředitel roku. Nejvíce hlasů odborné veřejnosti a titul „Finanční ředitel roku 2009“ získal Václav Dostál ze společnosti Vítkovice Holding. Cenu „Talent roku“ si odnesla finanční ředitelka společnosti ČEPRO Helena Hostková. Ocenění jí předal loňský vítěz Patrik Choleva a prezident Klubu Dean Brabec, Managing Director CEE Arthur D. Little. Druhé místo obsadil ředitel divize finance společnosti ČEZ Martin Novák. Na třetím se umístila Sonia Slavtcheva ze společnosti Home Credit. ■



CFO Club
Excellence
in finance

» www.cfoclub.cz





Foto: Petr Baruš a Petr Zamořto

Česká Miss Jitka Válková se těší na zájezd s ESO travel



Thánova hala v pražském Karlíně byla 20. března 2010 místem finále prestižní soutěže krásy Česká Miss. Pro rok 2010 se jí díky hlasování televizních diváků stala Jitka Válková z Náměče na Třebíčsku. Titul je pro ni zároveň vstupenkou na soutěž Miss Universe. Cestovní kancelář ESO travel je již tradičním partnerem této soutěže, a tak její ředitel Ing. Tomáš Cikán předal Jitce Válkové poukaz na poznávací zájezd do Číny a Tibetu. Ta byla zájezdem nadšena. Podle jejích slov patří Tibet mezi místa, která chtěla vždy navštívit a na zájezd s ESO travel se hodně těší. ■

»» www.esotravel.cz

»» www.ceskamiss.cz



foto: Jiří Janoušek

Mount Steak Restaurant

Mount Steak Restaurant sluje netradičním jídelníčkem. Můžete si tu objednat speciality z velblouda, kudu velkého, přimorožce jihoafrického, buvolce běločelého, zebry, krokodýla, soba polárního, pakoně žíhaného a mnoha dalších exotických zvířat. V dohledné době se na jídelním lístku objeví i maso ze zubra evropského a kamzíka. Mount Steak Restaurant si oblíbily mnohé celebrity, o čemž svědčí jejich fotografie a příписy. Na speci-



tách si v něm pochutnávali B.B.King, Jerry Lee Lewis, členové hudebních skupin Buena Vista, Electric Light Orchestra, Rammstein nebo Smokie. Pokud pojedete po Strakonické ulici ven z Prahy, míjíte po levé straně budovu Golf Centra Erpet. Naproti Erpetu na pravé straně ústí do Strakonické ulice Kotevní, kde se hned na rohu restaurant nachází. Na Smíchově nejsou modré zóny, takže jimi hosté nejsou při parkování omezováni. Pokud nenajdou volné místo, nejbližší hlídání parkoviště je vzdálené asi 30 metrů, a to právě u Golfového centra Erpet, za 30 Kč za hodinu. Držitelé Gold Card Gurmán Klubu Mount Steak Restaurantu mají touto kartou hrazeny 3 hodiny parková-



majitel
restaurace
Mount Steak
se skupinou
Smokie

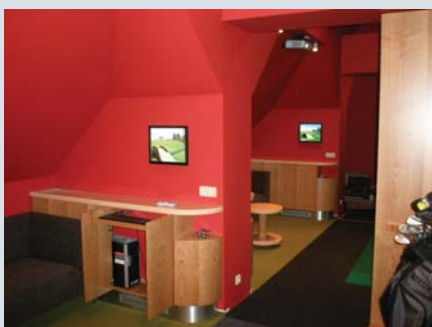
ní zdarma. Restaurant disponuje salonkem pro 35 osob s vlastním barem, šatnou a sociálním zázemím. Držitelé Gold Card Gurmán Klubu Mount Steak mají jeho pronájem zdarma. Od 15. května 2010 každý pátek a sobotu zde budou živé bluesové hudební večery. ■

foto: Jiří Janoušek



MOUNT STEAK
Restaurant
Největší výběr steaků
a specialit ze zvířiny ve střední Evropě

Kotevní 1, Praha 5 - Smíchov
tel.: 257 313 690, mobil: 777 806 384
e-mail: restaurant@mount-steak.cz
»» www.mount-steak.cz



Na pracovní jednání do Indoor Golf Klubu Turz v Praze-Kunraticích

Spanem Jaroslavem Veselým, spolujednatel firmy ProMoPro, si obvykle povídáme o kongresové technice. 23. března 2010 se ale setkáváme v jeho Indoor Golf Klubu Turz.

Pane Veselý, charakter místa spíše odpovídá soukromému klubu než golfovému indooru.

Tenhle klub jsme si s kolegou vybudovali jako oddychovku, kde můžeme s kamarády hrát golf na dvou špičkových simulátorech Full Swing Golf. Máme tady slušně zásobený bar, v případě potřeby se studenou kuchyní a posezení až pro cca třicet lidí. Zprvu jsme jej brali jen jako svoji privátní záležitost, ale postupně jsme zjistili, že se zde našim přátelům a kamarádům našich přátel líbí, a protože jeho pronájem není drahý, začaly na nás přicházet požadavky, zdali by si u nás mohli



udělat pracovní setkání, party, večírky apod. Proto jsme rozšířili akční rádius klubu a zaměstnali personál, který se o ně stará. Jeho výhodou, kromě intimity prostředí, je velké parkoviště. Rády sem chodí i rodiny s dětmi, které si tu hrají na herní konzoli (máme tu zhruba třicet dětských her), zatímco dospělí se baví golfem nebo u baru. Indoor Golf Klub Turz si rádi na pracovní setkání s Pražáky pronajímají lidé z Moravy a jižních Čech, a to nejen kvůli příjemné atmosféře. Je sem totiž snadný příjezd z dálnice D1 a využívají toho, že nemusí jezdit přes Prahu.



Areál tvrz Kunratice
Golčova 1/2, 148 00 Praha 4

kontaktní osoba:
Barbora Oberfalcerová
mobil: 608 502 262
e-mail: bara@golfclubtvrz.cz
» www.golfclubtvrz.cz

Před rokem, ve třetím vydání Vsudbybylu 2009, nynější ředitel Odboru pro Asii a Afriku Ministerstva ekonomického rozvoje a obchodu Ruské federace pan Grigorij Sarišvili řekl: „Poté, co se Česko dominantně přeorientovalo na obchodní spolupráci s tzv. vyspělými státy, jsme vy i my hodně ztratili. Je otázkou, zda-li to byl rozumný krok. Prostor na ruském trhu, který vaše české a slovenské podniky vyklidily, totiž okamžitě obsadily západoevropské, americ-

Ing. Zdeněk Blažek

Věřím, že i v Česku se dá v budoucnu úspěšně podnikat, přestože podpora pro malé a střední podniky je teď malá a byrokracie některých úředníků velká. Často mi připadá, že ve vlastních fungujících firmách vidí nepřátele, a místo toho, aby se nám v rámci platných předpisů snažili pomoci, se snaží za každou cenu ukázat svoji moc. Abych byl spravedlivý, najdou se výjimky, které nám pomáhají poprat se se složitou legislativou. Přejme si, at je jich co nejvíc.



ké, japonské a korejské firmy a Česko a Slovensko se stalo jejich subdodavatelem.“ (Viz www.e-vsudybyl.cz, článek Budování společných podniků je jednou z našich priorit.) Společný podnik v Rusku má i svitavská firma Dřevojas, výrobní družstvo. Když jsme se s jejím šéfem Ing. Zdeňkem Blažkem domlouvali, že uděláme interview, právě kupoval podíl ve švýcarské firmě. 19. března 2010, řadu měsíců nato, se již tradičně potkáváme v pražském Novoměstském pivovaru, a první, na co se jej ptám, je: „Zdeňku, proč Švýcarsko? Rusko a Ukrajina už ti byly malé?“

Ruský trh není nikomu malý, ale nelze být orientován pouze na jeden trh. V Rusku se mi podařilo zkonsolidovat obchod, a i pro případ takové světové hospodářské situace, jaká nastala po finanční a hypoteční krizi, o které se před rokem ještě mnoho nevědělo (a už vůbec se neočekávalo, jaký bude mít průběh), jsem uvažoval, že jednoho dne může cosi takového přijít. Proto jsem si řekl: „Diverzifikace trhu! Základ musí být v České republice, zahrnující základnu a vývoj nových modelů, a obchod rozvinout na Východ i na Západ.“ Mé obchodní aktivity v současné době v Rusku jsou velmi úspěšné. Na ruském trhu je, pro menší hráče jako jsme my, relativně dostatek prostoru a financí pro rozvoj.



60 % produkce ze Švýcarska do Svitav

A proč můj kapitálový vstup do společnosti ve Švýcarsku? Nejen, že jsem viděl výhodu diverzifikace trhů, ale k tomuto kroku jsem se rozhodl také proto, abych mohl vstoupit na švýcarský trh a trhy západoevropské. Spolumajitelé mé švýcarské společnosti jsou bývalí kolegové z firmy, pro niž jsme spolu kdysi pracovali. Pro Švýcary to znamenalo přenesení části výroby do Česka. U nás totiž dosa-

hujeme minimálně stejné kvality produkce za podstatně nižší výrobní náklady, což už jsme za tři čtvrtě roku prokázali. A u části sortimentu jsme dosáhli lepších parametrů než ve vlastní švýcarské výrobě. 60 % produkce už je přeneseno k nám, do Svitav. To je jedna výhoda. Hlavní důvod ale je, že vstupem do švýcarské firmy jsem se dostal nejen na švýcarský trh, ale mohu a budu odtud pokračovat do Francie a zemí Beneluxu.

Takže centrem keramického průmyslu pro koupelnový nábytek je Pardubický kraj.

Ano, Svitavy jsou Mekkou koupelnového nábytku a vývoje příslušné keramiky. Pracujeme tu na vývoji a výrobě velkých umyvadel na principu šamotové hmoty tak, aby byla velice kvalitní. V současné době jsme jediní, kdo z této hmoty ve východní Evropě vyrábí velká umyvadla. Pokud chcete v dnešní době být úspěšní na zahraničních trzích, musíte se intenzivně věnovat designu, využívat nové poznatky z oboru, aby výrobky byly inovativní a kvalitní, a v neposlední řadě investovat do značky. Problém designu nábytkových umyvadel řeším přes kontakty z bývalého zaměstnání. Spolupracuji se známými českými a evropskými designéry z oboru sanita (např. Jaroslav Smolík, Robert



Dřevojas, výrobní družstvo, je významným výrobcem koupelnového a hotelového nábytku. Jeho historie sahá do roku 1948. V roce 1993 byla zahájena modernizace výroby a přestavba strojního vybavení odpovídající požadavkům nejvyšší kvality. V témže roce začala specializace na výrobu koupelnového nábytku, který vyrábí pro trhy Německa, Švýcarska, Česka, Slovenska, Ruska, Ukrajiny a Maďarska. Doplňkovým programem je vybavování interiérů na zakázku včetně kuchyní. Dřevojas se věnuje i vývoji nových typů a druhů zdravotnické keramiky v součinnosti s největšími tuzemskými a zahraničními výrobci. Současně se zaměřuje na nové potřeby související s rekonstrukcí bytového fondu a připravuje nové typy koupelnového nábytku v provedení s umyvadly od světových výrobců sanitární keramiky. Strojovým vybavením je výroba Dřevojasu vhodná pro velké i menší série různých typů nábytku. Za účelem zvýšení produktivity práce a kvality Dřevojas, držitel certifikátu ISO 001:2001, investoval v období posledních pěti let do strojového vybavení, a je tak schopen konkurovat nejvyspělejším výrobcům nábytku.



Kieffer). Nový design koupelnového nábytku řeší z části naši vývojoví pracovníci ve Svitavách. Čím dál víc spolupracujeme s českými designéry, kteří navrhují výrobky pro přední výrobce koupelnového nábytku. Největší pokrok ve vývoji modelů a technologií nám přinesla spolupráce se švýcarskou firmou MY | JOYS. Švýcarský designér a špičkový technolog Reto Bruhin navrhl novou řadu nábytku, ve které je spojen moderní design se švýcar-



skou precizností. Původně použité umyvadlo z umělého mramoru bylo nahrazeno naším keramickým umyvadlem. Z tohoto spojení vznikla zajímavá výrobková řada LAGONDA, kterou jsme představili na největším stavebním veletrhu v Evropě – Mosbuild v Moskvě, ve dnech 6. až 9. 4. 2010. Řada Lagonda měla na této výstavě velký

VÝROBKOVÁ ŘADA LAGONDA, KTEROU JSME PŘEDSTAVILI NA NEJVĚTŠÍM STAVEBNÍM VELETRHU V EVROPĚ – MOSBUILD V MOSKVĚ, MÁ VELKÝ ÚSPĚCH.



úspěch. Již v tomto březnu byl zahájen její prodej ve Švýcarsku a v květnu bude představena v Česku. Máme i nové úspěšné série ze svitavské vývojové dílny, a to sérii PREMIUM s novými designovými umyvadly Alfou a Deltou.

Máš ještě další, pro českou ekonomiku dobré zprávy o české expanzi na zahraniční trhy? Jak se bude vyvíjet hospodářská situace ve světě?

Jsem stálý optimista. Pokud bych nebyl, nemohl bych rozšiřovat obchody na Východ ani na Západ. Spousta mých přá-

tel se tomu zprvu smála a říkala, že na těchto trzích asi brzy skončím. Ale jsem jiného mínění. Tvrdím, že je třeba v pravou chvíli vstoupit na určité trhy a rozšířit komodity, ve kterých se podniká. Domnívám se, že současná situace, jejímiž průvodními projevy jsou odložená spotřeba a výdajové restrikce, bude přetrvávat do podzimu tohoto roku a že jakési ožive-



ní nastane v příštím roce na jaře. Co bych řekl na podporu kolegů podnikatelů? Teď je vhodná konstelace vzít část trhu konkurenci. To ale předpokládá být velice inovativní a flexibilní. Pomůže to zvednout prodej, s nimi obrát a najít nové trhy.

Zdeňku, není-li to ode mne příliš sebestředná otázka: Proč ses rozhodl investovat do Všudybylu?

Ze tří důvodů. První je, že osobně velmi dobře znám vydavatele a vážím si ho. Za druhé, myslím si, že dílo, které dělá, je velice smysluplné, a časopis, který vydává, je díky atraktivním cílovým skupinám pro naši firmu velice dobrý pro propagaci nových věcí, které jsme vyvinuli. A v neposlední řadě, je to i určitá podpora podnikání. ■

»» www.drevojas.cz



Bořivoj

je pokládán za nejstaršího doloženého Přemyslovce, rodu, z něhož vzešel svatý Václav, dědiční panovníci i králové a téměř čtyři století vlády nad zeměmi koruny České a Moravy! Role připisovaná knížeti Bořivojovi v počátcích vzniku českého státu je téměř monumentální, ač stál ve stínu mocnějšího panovníka, krále Svatopluka I. z rodu moravských Mojžírovců. Lze uvěřit, že náklonnost Svatoplukova mu vynesla dynastický nárok na vládu v Čechách?

Kníže z Levého Hradce

umírá v roce 888–9, zatímco Svatoplukovi zbývá ještě pět let života. Bořivoj po sobě údajně zanechal dva nezletilé syny, Spytihněva a sotva narozeného (či pohrobka?) Vratislava. Velkomoravský panovník měl tři syny, včetně dospělého Přemysla, a jistě si dělal nárok na svrchovanou vládu vlastního pokolení nejen na Moravě, ale také v Bohemii. Jako zkušený vladař a válečník nemohl přehlížet vážnost situace v Podunají. Tlak staromadžarských nomádských kmenů neustával a od východu odpadala rozsáhlá území, dříve poplatná Svatoplukovi. O to víc ho musel zajímat zdárný vývoj v Bohemii, ve styčném území s Franskou říší. Dobře věděl, že země patří do sféry zájmu mocného souseda a dělal vše, aby svoji anexi na západ obhájil. Pozvolný průnik Moravanů do Polabí patrně probíhal s vědomím krále Ludvíka II. Němce. Připomeňme jeho neúspěšná tažení v letech 846–849. Lze vyslovit i hypotézu, že hradiště v Polabí postupně ovládla moravská nobilita a probíhala zde misijní činnost Metodějova včetně zakládání kostelů. Jedním z prvních mohl být kostel sv. Klimenta nikoliv na Levém Hradci, ale na hradě Gradič na horním toku Labe, v dnešním Hradci Králové. Skromná, dnes barokní kaple sv. Klimenta v sousedství Bílé věže možná ukrývá pozoruhodnou historii. Ovládnutí území na soutoku Labe s Vltavou a postup dále na západ však znamenal vážnější překážku. Nešlo jen o odpor stávajícího východofranského panovníka Karlomanna, ale zejména silných Lučanů. Ti po generace kontrolovali severozápadní Bohemii a ve druhé polovině 9. století patrně ovládali území na středním Labi. Hrad Mělník knížete Slavibora byl opěrným bodem, který Svatoplukovi překážel v cestě.

Kosmova Kronika česká

podává legendární svědectví o Luckých válkách, výbojnosti kmene, který po



Počátky naší státnosti 7 Přemysl, první z českých Přemyslovců

léta ohrožoval centrum země. Vyprávení vrcholí bitvou na Turském poli, v níž se utkalo Neklanovo vojsko Čechů vedené Tyrem s útočným Vlastislavem a jeho Lučany. Boj to byl téměř mytický. Zasáhly prý magické síly na straně Tyra, avšak nic konkrétního se nedozvíme o datu bitvy ani jejím skutečném vítězi. Vojsko „Čechů“ v té době zcela jistě neexistovalo, Lučané vedli boj o území a hegemonii. Prakticky se jednalo o válku uvnitř jediného gens (kmene) Bohemanů. Spojení bájné bitvy na Turském poli s Bořivojem a zájmy moravského Svatopluka je jen hypotézou, avšak mnohé okolnosti nasvědčují, že zdaleka ne bez opory v reálných dějích 80. let 9. století.

Bořivojův Hradec a Slaviborův hrad

Mělník dělí vzdálenost pouhých 25 km. Rozpínavost Lučanů mohla být pro Bořivoje důvodem hledat silného spojence v moravském Svatoplukovi, který již ovládal velkou část horního Polabí. Moravská posádka na Levém Hradci naopak ohrožovala Slavibora. Z tzv. Kristiána víme, že proti pokřtěnému Bořivojovi a novým pořádkům vzešla od ostatních vojvodů českých vzpoura. Ti na jeho místo dosadili jakéhosi Strojníra a poražený kníže Bořivoj musel, asi na přelomu roku 883/4, zběhnout na Moravu. Pokud Slavibor napoprvé uspěl a zinscenoval povstání proti svému domácímu rivalovi, proti Svatoplukovi a jeho vojenské síle

již neměl naději. Ten však mohl poskytnout vojenskou hotovost až na podzim r. 884 po uzavření míru s východofranským králem Karlem III. Tlustým. Pouze s moravskou podporou mohl Bořivoj pomýšlet na návrat. Jistě je však čekali vyřízení účtů se strůjci „protikřesťanského“, tzn. protimoravského, povstání. Legendární bojiště leží 5 km severozápadně od Levého Hradce, na pomezí Luckých držav v Polabí. Turské pole, posvátné území pod vrchem Ers (keltsky vítěz) s protějším pahorkem zv. Krliš. Není jistě náhoda, že ke konečnému zúčtování došlo v těchto místech. Pohanští Lučané zaujaly Ers, oproti metodějovým



křesťanům, kteří svůj pahorek nazvali Krliš (staroslovanské krleš z řeckého kyrie eleison – pane, smiluj se). Sám Svatopluk či Bořivoj do boje patrně nezasáhl. Vojsko „Čechů“ vedl jakýsi Tyr (býk, udatný), možná moravský předák či vojenský velitel Levého Hradce. Pokud však Svatoplukovy posily ohrožovaly Slavibora a jeho hrad Mělník z východu (a v duchu tehdejší strategie lze reálně uvažovat ještě o třetí linii útoku), nemohli obklíčení Lučané nasadit veškerou sílu a Vlastislavovi nezbylo než kapitulovat. Pokud zásluha na porážce vzpurného knížete byla připsána křesťanskému bohu, bylo to znamení vlády nového krále pod ochranou kříže. Moravský panovník slavil vítězství a kníže Bořivoj se mohl vrátit na Levý Hradec. Za předpokladu, že Svatopluk si s Karlem III. na Monte Comiano předjednal jako podmínku ukončení bojů s Franky postoupení Bohemie, neměl držení země jisté. Bylo proto zapotřebí učinit politické kroky, které by stvrdily nárok svrchovanosti moravských Mojžířů nad územím jak Lučanů, tak ostatních slovanských

za zakladatelku Přemyslovského rodu, avšak tato výsada je knížeti Bořivojovi upřena. Legendistické prameny uvádějí, že Ludmila měla s Bořivojem šest dětí. Podle dnes přijímané teorie Spytihněva a Vratislava dělí 13 let. Ostatní z potomků nelze doložit. Pokud byl Spytihněv prvorozený a zemřel jako čtyřicetiletý (?) v roce 915, musel se narodit nejpozději v roce 875. Nicméně Ludmila (věk 61 let, nar. po 860) v té době bylo nejvýše 15 let. Otěhotnět by musela ve čtrnácti nebo ještě mladší! Naopak Bořivoj by čekal na svého prvního potomka do svých 23 let. Podle antropologického zkoumání nalezených ostatků (zda hrobka v základech kostela Panny Marie patří Spytihněvovi není zcela jisté) se však kníže dožil věku vyššího. To Ludmilu jako jeho matku prakticky vylučuje. Jistá potíž nastává také s Vratislavem. Ten se ujal vlády v roce 915, skonal poměrně záhy, údajně ve věku 33 let, v boji s Maďary dne 13. února 921. Vratislavův dožitý věk, a tedy i datace narození k r. 888–9, se však odvozují jen podle Bořivoje, který toho roku skonal, a později tedy už

V ROCE 885-6 MOHLO DOJÍT K POLITICKÉ UDÁLOSTI, KTERÁ VÝZNAMNĚ NA DALŠÍ STALETÍ OVLIVNILA ČESKÉ DĚJINY.

rodů v české kotlině. Prvním z významných počínů bylo obsazení sněmovního pole a založení hradu zvaného Praha. Uzavřením přístupu ke stolci „Čechů“ a pokřesťanštěním kultovního místa popřel staré kmenové pořádky. Tady nelze Bořivojovu roli nijak přeceňovat. Naopak se v plné síle ukazuje moc Svatoplukova, jeho snaha vytvořit západní centrum říše a upevnit zde vlastní pozice ve shodě s římskou kurií i franskými vládci. Roku 885 zemřel moravsko-panonský arcibiskup Metoděj, představitel východního byzantského ritu a král Svatopluk ve druhé polovině své vlády zcela sází na latinskou církevní orientaci.

Politika Svatoplukova

Úvaha však pokračuje dále; jak se vítěz vypořádal s poraženým. Kapitulovat musel pšovský kníže Lučanů Slavibor. Podmínky si mohl diktovat moravský Svatopluk. Tradiční formou urovnání sporu mezi mocnými rivaly byla ve středověku sňatková politika. Slavibor měl dceru Ludmilu, v té době asi dvacetiletou. Ta je přisuzována Bořivojovi. Jejich manželství však vykazuje mnohé pochybnosti. Sv. Ludmila je považována

žádného potomka zplodit nemohl! Pro objektivitu nutno dodat, že antropolog E. Vlček ostatkům muže z hrobky knížete Vratislava také přisoudil věk značně vyšší. Nejisté nebo dodatečné časové výpočty „v mezích možného“ vzbuzují přinejmenším nedůvěru, zvláště nezapadají-li do tradičních souvislostí. Pokud do děje vstupuje moravský Svatopluk, nabízí se jiné vysvětlení, jak sv. Ludmila mohla získat roli zakladatelky Přemyslovské dynastie. Propojením významných slovanských rodů šlo dosáhnout legitimacy držení Bohemie, a Svatoplukův nejstarší syn byl pro Ludmilu vhodným nápadníkem. Přesto nelze vyloučit, že Bořivoj byl skutečně manželem sv. Ludmily. V termínu jejich uvažované svatby v roce 874 byl však ještě pohanem a mohl mít i jinou ženu. Na tehdejší dobu zralý věk 23 let by tomu napovídal. Pohanský sňatek (navíc s pohankou) nemusel být po Bořivojově křtu uznán jako právoplatný, zvláště měl-li kníže více žen, Ludmila mohla být z takového svazku vyvázána. Svatoplukův zájem měl prioritou. Nejspíše v roce 885–6 mohlo dojít k politické události, která významně na další staletí ovlivnila české dějiny. Pod tíhou „bořivojovské“



tradice nebude snadné připustit, že moravský rod upevnil své zisky v Bohemii sňatkem s dcerou knížete polabských Lučanů. Pokud se z takového svazku narodil syn, nyní již křesťanský pokračovatel domácího panovnického rodu, nemohl jeho legitimitu odmítnout ani východofranský král. Nárok Franků na území Bohemie zůstával jen v rovině tributální závislosti (poplatek za mír), kdysi uložené Karlem Velikým.

Přemyslovo narození

Lze datovat po roce 865. Jako představitel moravské nobility byl nepochybně křesťanem. Od patnácti let, tehdy uznávaného věku plnoletosti, se stával bojovníkem a v pozici nejstaršího syna vládnoucího panovníka přebíral část povinností ve správě země. Možná již v r. 883 odcestoval po boku pokřtěného Bořivoje na Levý Hradec, aby zde působil v moravské posádce. Ve svém věku se mohl aktivně podílet i na bojích s Lučany. Nebylo vhodnějšího Moravana k naplnění Svatoplukovy dynastické politiky. Ludmila musela před svatbou projít křtem, který lze hypoteticky vročit na léto 885. Mezi roky 886–9 se narodil Vratislav. Roku 890 východofranský král Arnulf potvrdil Svatoplukovi držení Bohemie. Dalo by se vyvodit, že moravský panovník jistil rodové zájmy pro Přemysla i jeho prvorozeného syna.

Mladý Spytihněv,

patrně skutečný potomek Bořivoje, neměl po smrti otce příliš nadějných vyhlídek. Společně s porobenými vojvodou mu nezbývalo než čekat na vhodnou příležitost k převratu. Krizová situace v Podunají jim významně nahrávala. V roce 992 napadl Moravu svaz Maďarů v součinnosti s Bavyry. Vojenská síla Moravanů byla převedena na východ, Bohemii mohl opustit i Přemysl a zahynout na panonských bojištích ještě před Svatoplukovou smrtí. Více důvodů však Přemysla poutalo k Praze. Pokud ale zůstal bez dostatečné vojenské opory, hrozilo mu nebezpečí i tady. Poměry sil se mění r. 894, kdy král

Svatopluk I. skonal. Jisté je, že krátce poté došlo v Bohemii k obratu, a pokud zde působila moravská nobilita, uvolňuje pozice místním předákům. Nejpozději v této souvislosti můžeme spekulovat o datu Přemyslovy smrti. Pravděpodobný je útek Ludmily se synkem Vratislavem, patrně došlo i k (archeolog. doloženému) poboření kostela Panny Marie na sněmovním poli jako symbolu vlády moravských křesťanů. Jen za takových okolností se Prahy mohl zmocnit dvacetiletý Spytihněv, podporovaný domácími vojvody. Fuldské letopisy datují k červenci roku 895 významnou událost, podle níž se interpretuje další vývoj v Čechách. Spytihněv v doprovodu jakéhosi Vitislava dorazil na sněm do bavorského Řezna, aby se poddal králi Arnulfovi a vznesl nárok na „Svatoplukovu“ Bohemii. Pro Arnulfa se žádost mladého knížete stala vítanou záminkou jak potlačit vliv nového vládce Moravy Mojmíra II. Východofranský panovník rozehrál nebezpečnou hru, na přelomu 9. a 10. století vedoucí k oslabení Moravanů a posléze i k zániku (r. 906–7) silného konkurenta na východě.

Jak se mohla zhroutit moc Velkomoravské říše,

aby nezůstal ani náznak pokračování rodu Mojmírovců? Svatoplukův rod byl vymazán z politických dějin. V reálném životě však mohl pokračovat v pokrevní linii králových synů, ač historické prameny o potomcích vzešlých z manželství Predeslava, Mojmíra a nejmladšího Svatopluka mlčí. Není divu. Franští králové nestáli o silné konkurenty, kterými Mojmírovci – a zejména ctižádostivý Svatopluk – byli. Spytihněv se nabízel jako pojistka proti růstu významného rodu v Čechách. Nic také nenapovídá, že Bořivoj nebo jeho pokračovatel Spytihněv odvozovali svůj původ od nějakého Přemysla. Ten jim byl připsán až později, možná z nejistoty či omylem. Jisté je, že „ryze domácí“ interpretace Přemyslovců má své kořeny v tzv. Kristiánově legendě (konec 10. stol.) a Kosmově kronice české z počátku 12. století. Odtud čerpali a dodnes s plnou důvěrou čerpají všichni ostatní. Kdo však byl „první Přemyslovec“ a kde se vzala legenda o prozřetelnosti vybraném Oráči ze Stadic, zakladateli dynastie českých králů?

Přemyslovská legenda,

jako i jiné pověsti, navazovala na starší kmenové tradice a pohanské rituály. Byla však upravena s určitým posláním. Tím je podpora starobylé legitimacy panovnického rodu na vládu v Čechách,

počínaje státoprvním mýtem o Přemyslu Oráčovi. Slovanské obyvatelstvo raného středověku mělo agrární povahu. Orbě byl přisuzován magický smysl. Práci s pluhem mohli vykonávat jen zdatní dospělí muži. Tehdejší vnímání světa si žádalo, aby první „z lidu vyvolený“ panovník vzešel právě z takového prostředí. „Oráč“ jako člověk zakládající brázdu v úrodné zemi, aby zasel a sklídl úrodu, je zjevný symbol původce rodu. Svatoplukův nejstarší syn Predezlaus zasévá nové pokolení, spojuje země Čech a Moravy, ukončuje éru pohanství a nahrazuje ji novým řádem. Bílý kůň, který vedl poselstvo z Prahy do Stadic, byl symbolem cti a dokonalosti. Naplnění věštbý jeho prostřednictvím dodalo Přemyslovi rodu váhu božského výběru, jak jej chápali lidé na samém počátku křesťanství v Čechách.



Proč ale Přemysl Oráč,

povolán k vládě, zanechal pluh i své voly v údolí řeky Bíliny pod Krušnými horami? Odpověď na původ přemyslovské legendy i její umístění ke Stadicům možná najdeme v reálném životě sv. Ludmily. Její rod držel rozsáhlá území na severu, v kontaktu s dalšími kmeny Polabských Slovanů. Stačí se vydat z Mělníka po proudu Labe. ■

Radek Míka

»» www.boheminium.cz



Ministr Vondruška ocenil práci Litoměřic

„Cestovní ruch je oblastí, která si zaslouží podporu. Jsem rád, že Litoměřicemi není vnímán jako něco, co ztěžuje místním lidem život, nýbrž jako fenomén, který je aktivně podporován.“ Těmito slovy ocenil ministr pro místní rozvoj Ing. Rostislav Vondruška kroky litoměřické radnice. Učini tak 25. března 2010 při zahájení dvou denní celorepublikové konference cestovního ruchu „Stop and Stay“ v Litoměřicích. Významným bodem konference byl podpis Memoranda o vzájemné spolupráci v oblasti cestovního ruchu mezi městem Litoměřice, zastoupeným starostou Ladislavem Chlupáčem, a Biskupstvím litoměřickým, reprezentovaným biskupem Janem Baxantem. Prvním počinem spolupráce bylo zpřístupnění věže katedrály sv. Štěpána na Dómském náměstí v Litoměřicích. Pro veřejnost je otevřena od 3. dubna 2010. Dalším se stane nasvícení litoměřické katedrály. Druhý den konference se odehrál v Terezíně. Navázaná spolupráce mezi oběma městy byla i zde stvrzena podpisem Memoranda o vzájemné spolupráci v oblasti cestovního ruchu. Iniciativa litoměřické radnice má podporu Ústeckého kraje. „Rád bych, aby byl stejně jako pro České Švýcarsko i pro České středohoří ustanoven destinační management, který bude dále rozvíjet činnost Centra cestovního ruchu Litoměřice,“ nastínil plány krajský radní Radek Vonka. Tento krok vítá senátor Alexandr Vondra, velký propagátor Českého středohoří. Konference je součástí projektu „Litoměřice známé před a za branami“, spolufinancovaném z EU a podporovaném Evropským fondem pro regionální rozvoj a Regionálním operačním programem regionu soudržnosti Severozápad. ■

»» www.litomerice.cz

»» www.terezin.cz



Knížecí holdování a jarmark lidových řemesel, Kroměříž, 4.–5. 6. 2010

Tato akce vás vrátí stovky let zpátky do doby největšího rozkvětu města. Uvidíte přehlídku historických kostýmů, předvedou se lukostřelci, sokolníci, spatříte ohňovou show, nakoupíte na jarmarku... Až budete v Kroměříži, určitě nevynechejte prohlídku komplexu zámku a zahrad, který je na seznamu UNESCO.

» www.mesto-kromeriz.cz

Slavnosti pětileté růže, Český Krumlov, 18.–20. 6. 2010

Do doby pánů z Rožmberka se propadnete na historických Slavnostech pětileté růže. Spatříte tu průvod v historických kostýmech, pobaví vás komedianti, muzikanti, tanečníci i šermíři, nakoupíte na trhu.... Vychutnejte si slavnosti ve městě, jehož historické centrum a areál hradu a zámku patří na seznam UNESCO.

» www.ckrumlov.cz

Královské stříbření Kutné Hory, 19.–20. 6. 2010

Kutná Hora patřila kdysi díky svým stříbrným dolům mezi nejbohatší česká města. Gotická slavnost Královské stříbření navrácí město do doby, kdy tu pobýval král Václav IV. Lidé spatří slavnostní příjezd panovníka s družinou, hrdí hor-



níci ho uvítají, otevře se jarmark... Na programu bude hudba, tanec, rytířské turnaje a mnoho dalšího. Město, jehož historické jádro s chrámem svaté Barbory a kostel Nanebevzetí Panny Marie v Sedlci patří na seznam UNESCO, bude mít během slavnosti neopakovatelnou atmosféru.

» www.stribreni.cz
» <http://guide.kh.cz>

Svátky města, Olomouc, 24.–27. 6. 2010

Pestrý program slibují i historické oslavy, které se uskuteční v Olomouci. Na co se mohou lidé například těšit? Návštěvníci spatří průvod v historických kostýmech, nakoupí na pravém hanáckém řemeslném jarmarku, ochutnají místní speciality vyrobené z olomouckých

Na slavnosti do měst UNESCO

VE MĚSTECH UNESCO SE PRAVIDELNĚ KONAJÍ VELKOLEPÉ HISTORICKÉ A FOLKLORNÍ SLAVNOSTI. DÍKY TOMU MŮŽETE MÍT HNED DVA MIMOŘÁDNÉ ZÁŽITKY NAJEDNOU. UŽIJTE SI NEOPAKOVATELNOU ATMOSFÉRU TĚCHTO AKCÍ A POZNÁTE JEDINEČNÉ PAMĚTIHODNOSTI.

tvarůžků. Zároveň si prohlédnou zdejší památku UNESCO, kterou je barokní sloup Nejsvětější Trojice.

» www.tourism.olomouc.eu



Selské slavnosti Hološovice, 24.–25. 7. 2010

Nejen města, v Česku najdete také vesnici UNESCO. V jihočeských Hološovicích turisté obdivují tzv. selské baroko. V této mimořádně půvabné vesnici se konají Selské slavnosti - na programu bude lidový jarmark, vystoupí folklorní soubory, program zpestří například tradiční šermířská klání, kejklíř, kouzelník a třeba i chytání kapra z kádě do ruky.

» www.holasovice.eu
» www.czechtourism.com

Historické slavnosti Zachariáše z Hradce a Kateřiny z Valdštejna, Telč, 13.–14. 8. 2010

Také město Telč, jehož historické centrum a zámek je v UNESCO, ožije slavnostmi, které ho vrátí do minulosti. Diváci se mohou těšit na vystoupení šermířů, hudebníků, tanečnicků, na divadelní představení a ani tady nebude chybět dobový jarmark.

» www.telc.eu



Středověké slavnosti Třebíč, 20.–21. 8. 2010

Středověké městečko, dobová tržnice, vojenské ležení, historický průvod, hudba i tanec... To je ochutnávka ze Středověkých slavností. Touto akcí se zároveň v Třebíči slaví 7. výročí zápisu historických památek (židovské město, Bazilika sv. Prokopa a židovský hřbitov) na seznam UNESCO.

» www.trebic.cz



Mezinárodní folklorní festival Pražský jarmark, Praha, 26.–31. 8. 2010

Při našem putování nesmíme vynechat Pražský jarmark, který patří k největším folklorním festivalům v České republice i v Evropě a představí se na něm soubory z celého světa. Návštěvníci se mohou těšit i na staročeský jarmark, speciality české gastronomie a mnoho dalšího. Také při poznávání pamětihodností budete mít v metropoli napilno. Celá Pražská památková rezervace (863 hektarů) je na seznamu UNESCO.

» www.pjarmark.cz
» www.prague-info.cz

Informace o všech dvanácti českých památkách UNESCO najdete na:

» www.czechtourism.com
» www.unesco-czech.cz





OLOMOUC CARD
region

Olomouc region Card

Navštivte hrady a zámky, muzea, jeskyně, technické památky, aquaparky a další lákavé atrakitivity na Střední Moravě a v Jeseníkách. Při těchto cestách máte příležitost využít výhod slevové karty Olomouc region Card. Letos s ní můžete na dvě stě míst buď zcela zdarma, nebo s výraznou slevou. Kartu lze koupit v informačních centrech Olomouckého kraje a u vybraných prodejců. Po dobu její platnosti máte MHD v Olomouci zdarma. Lze si pořídit kartu pro dospělého na 48 hodin za 180 Kč nebo pětidenní za 360 Kč. Dětské karty jsou za polovic. Přehled subjektů, které na ně poskytují vstupy, najdete v informační brožůře prodávané s kartou nebo na internetu. ■

»» www.olomoucregioncard.cz

Olomoucký kraj

Rozmanitostí dokáže uspokojit

i nejnáročnější návštěvníky. Milovníky hor, pěší, vodní a cykloturistiky, historických i přírodních památek, outdoorových aktivit. Z hlediska národopisného je velmi svéráznou oblastí Haná. Z hlediska aktivního odpočinku zejména Jeseníky, Rychlebské hory a Drahanická vrchovina. Centrem regionu je Olomouc s významnou památkou UNESCO – Sloupem Nejsvětější Trojice. Pro milov-

králů v Doloplazech a Kojetíně. O životě Hanáků se můžete dozvědět v Hanáckém skanzenu v Příkazech. Bohatou historii regionu dokládá množství hradů a zámků. Cenné exponáty najdete např. v Arcidiecézním muzeu v Olomouci. Milovníci aut si asi nenechají ujít olomouckou Veteran Arenu. Celá Střední Morava je protkána hustou sítí cyklotras, které vás zavedou do malebných měst a vesniček. Vodní radovánky skýtají aquaparky i přírodní koupaliště. Po celý rok se tu koná nespočet zajímavých akcí.

Ecce Homo 5. – 6. června 2010

Mistrovství Evropy v závodech do vrchu se potřicáté koná ve Šternberku. Velkou tradici mají i květinové výstavy **Flora v Olomouci**.

Jeseníky

jsou díky kvalitním sjezdovkám a běžkařským trasám nejen rájem lyžařů, ale zejména turistickým regionem,

níky historie jsou otevřeny brány hradů, zámků, zřícenin a muzeí. Sportovcům se nabízí bohatá síť cyklotras a množství sjezdovek. Odpočinout si lze v sedmi lázeňských centrech. Na jihovýchodě Teplicemi nad Bečvou počínaje, Jeseníkem na severu konče. Olomoucký kraj je totiž druhým největším lázeňským krajem České republiky.

Na Střední Moravě

se rozkládá půvabný kraj Haná, nazývaný tak již od 16. století, který se vyznačuje bohatými folklorními tradicemi. Navštivte Hanácké slavnosti v Náměšti na Hané, Prostějově a Tovačově či Jízdu



pro který je typická čistá příroda s hlubokými lesy. Romantiku hor podtrhují mechová jezírka, vysoká skaliska, mohutné vodopády a louky. Jeseníky jsou s turistikou spojovány již od 19. století, kdy zde působily různé turistické spolky, které nechávaly stavět chaty a rozhledny. Kromě krásné krajiny tu můžeme obdivovat také historické hodnoty. Na zámku ve Velkých Losinách se seznámíte s historií čarodějnických procesů, o kousek dál se v Ruční papírně dozvíte, jak se vyráběl papír. Technickým unikátem je přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně. Příznivé klima Priessnitzových léčebných lázní či termální voda ve Velkých Losinách poskytnou regeneraci vašemu tělu. Ve Zlatých Horách si můžete vyzkoušet rýžování zlata. Své dovednosti tu letos předvedou zlatokopové z celého světa na **MS v rýžování zlata, které se zde koná 16. – 22. srpna 2010.**

»» www.ok-tourism.cz

**Olomoucký kraj**

S majitelkou a ředitelkou TYRKYS, školy kultury podnikání v cestovním ruchu s.r.o.

PhDr. Jolanou Myslivcovou jsme se potkali 18. 3. 2010 ve staropražském Domě U kamenného zvonu na oficiálním představení Sekce památek a významných turistických cílů Asociace cestovních kanceláří ČR, jejíž je předsedkyní (viz www.e-vsudybyl.cz, článek „Sekce památek a významných turistických cílů“).

PhDr. Jolana Myslivcová

TYRKYS, škola kultury podnikání v cestovním ruchu, s.r.o. má akreditace Ministerstva školství ČR k provádění rekvalifikačních kurzů průvodců cestovního ruchu, průvodců pro region Praha, pracovníků cestovních kanceláří a také realizujeme vzdělávací program pro delegáty cestovních kanceláří, který, pokud vím, máme jenom my.



Paní doktorko, co spojuje vaši školu a památky?

TYRKYS, škola kultury podnikání vzdělává průvodce a delegáty cestovních kanceláří, což je jedno pojitko, a druhé, že jsem vystudovala historii. Ideou Asociace cestovních kanceláří ČR je prostřednictvím Sekce památek a významných turistických cílů propojit cestovní kanceláře a památkové objekty s tím, aby byly společnými silami vytvářeny a turistům nabízeny programy, jež by je přilákaly do dané lokality či regionu, a hlavně je svojí četností a bohatou rozmanitostí motivovaly se do nich vracet.

DOKLADOVAT VYSOKOU PROFESNÍ ÚROVEŇ PŘINÁŠÍ V PODNIKÁNÍ A ZAMĚŠTNÁNÍ KONKURENČNÍ VÝHODY.

Je jaro, a to je doba rozhodování, kam na studia. Jak je to s přijímačkami na TYRKYS?

Pracujeme s klienty v rámci systému celoživotního vzdělávání. Jedná se zejména o rekvalifikační kurzy, takže přijímací zkoušky neděláme. Uchazeči se přihlašují sami, s tím, že se k nám hlásí po celý rok. Největší příliv nových studentů bývá v září a v lednu. Máme akreditace Ministerstva školství ČR k provádění rekvalifikačních kurzů průvodců cestovního ruchu, průvodců pro region Praha, pracovníků ces-

tních kanceláří, a také realizujeme vzdělávací program pro delegáty cestovních kanceláří, který, pokud vím, má jenom TYRKYS. Řada lidí si totiž uvědomuje, že práce průvodce a delegáta je vysoce náročná, a tak v ní chtějí dosáhnout co nejvyšší kvalifikace. Je to obdobné tomu, proč lidé skládají státní a jazykové zkoušky, byť nejsou povinné. Přesto investují (zpravidla enormní) úsilí, čas a peníze, aby je úspěšně složili. Avšak nejen aby nabyli další znalosti, ale také aby dokladovali svoji vysokou profesní úroveň, což jim v podnikání či v zaměstnání přináší konkurenční výhody. Stejně tak i cestovní kanceláře poznaly, že investice do kvalitního průvodce nebo delegáta se rozhodně vyplatí. Navíc součas-

ná složitá ekonomická situace a doba, kdy lidé přicházejí o práci, přináší velkou výzvu ke zvyšování vlastní kvalifikace. TYRKYS vždy poskytuje služby na nejvyšší možné úrovni. Péče o naše absolventy nekončí předáním osvědčení. Rovněž organizujeme doškolovací kurzy a semináře. Své studenty motivujeme i zajímavými akcemi zdarma. Např. pro frekventanty a absolventy našich průvodcovských kurzů organizujeme návštěvy veřejnosti nepřístupných částí památkových objektů atd.

Vzdělávací programy pro průvodce a delegáty cestovních kanceláří

tyrných kanceláří, a také realizujeme vzdělávací program pro delegáty cestovních kanceláří, který, pokud vím, má jenom TYRKYS. Řada lidí si totiž uvědomuje, že práce průvodce a delegáta je vysoce náročná, a tak v ní chtějí dosáhnout co nejvyšší kvalifikace. Je to obdobné tomu, proč lidé skládají státní a jazykové zkoušky, byť nejsou povinné. Přesto investují (zpravidla enormní) úsilí, čas a peníze, aby je úspěšně složili. Avšak nejen aby nabyli další znalosti, ale také aby dokladovali svoji vysokou profesní úroveň, což jim v podnikání či v zaměstnání přináší konkurenční výhody. Stejně tak i cestovní kanceláře poznaly, že investice do kvalitního průvodce nebo delegáta se rozhodně vyplatí. Navíc součas-

TYRKYS, škola kultury podnikání v cestovním ruchu, s.r.o. již 20 let vzdělává průvodce, delegáty a další pracovníky v cestovním ruchu.

Vzdělávací kurzy:

- › Průvodce cestovního ruchu
- › Průvodce pro region Praha
- › Delegát cestovní kanceláře
- › Pracovník cestovní kanceláře

Doškolovací semináře:

- › První pomoci
- › Jak začít pracovat jako průvodce
- › Obchodní dovednosti průvodce
- › Prezentace průvodce na internetu

Paní doktorko, vy sama jste vyhledávanou lektorkou. Pokud vím, mezi vaše nejnavštěvovanější přednášky patří: „Jak začít pracovat jako průvodce“ nebo „Obchodní dovednosti průvodce“, kde se průvodci učí, jak získávat zakázky zejména prostřednictvím internetu.

Průvodcovství přednáším i na Vyšší odborné škole na Rokosce a na jednotlivé přednášky mě zve řada škol cestovního ruchu. Přednáším ráda a baví mě to. ■

SKOLA CESTOVNIHO RUCHU
Tyrkys

TYRKYS, škola kultury podnikání v cestovním ruchu, s.r.o.
Na Moráni 5, 120 00 Praha 2
» www.tyrkys.cz

Letos zvířátka

Po loňském úspěchu květinových pohádkových postavíček bylo letos zvažováno, jaké téma přiláká zase takovou spoustu lidí. Zvoleno bylo „zvířátka“. Květináři a floristé, studenti zahradnických škol, tak budou mít za úkol vytvořit z dovezených květin cca dva metry vysoké sochy zvířátek. Umělecká díla budou tvořena v sobotu 19. června 2010 na náměstí Republiky od 8 hodin. Odpoledne diváci svými hlasy rozhodnou o nejhezčím. Kromě tvorby deseti květinových soch se lze těšit na květinový průvod městem, přímo na květinový karneval. V něm pojedou kočáry tažené koňmi, květinově nazdobená auta různých rozměrů. Městem půjde obří loutka brazilské tanečnice, brazilští bubeníci, historičtí šermíři a čerti z Krampusu. Do průvodu budou zapojeny děti havířovských škol, sportovní kluby, obchodní společnosti, zájmové organizace, soubory. Zatraktivnění průvodu se povedlo díky mediálnímu partnerovi Rádiu Čas. Podtitulem průvodu je „Karneval v ulicích“. Průvod vyrazí od magistrátu města v 11 hodin. Od 13. hodiny se na náměstí Republiky budou bavit malí i velcí pod širým nebem. Je připraven bohatý kulturní program, který završí ohňostroj. Atraktivnost a přitažlivost letošního Havířova v květech je podtržena skutečností, že Havířov si připomíná 55. výročí svého založení.

Z historie

„Havířov v květech“ nikdy nebyl pouze velkým průvodem, kdy za velkého zájmu obyvatel města, jeho okolí, a vlastně díky televizním přenosům celé republiky, projely městem květinami nazdobená auta a prošly folklorní soubory, mažoretky a dechové kapely. Pokaždé se jednalo o cyklus akcí, soustředěných okolo prvního zářijového týdne. Tradice „Havířova v květech“



Havířov v květech 19. červen 2010

skončila v roce 1989 velkolepým korzem a v paměti účastníků zanechala nesmazatelné stopy.

Znovuzrozen po dvaceti letech

Po dvaceti letech, 20. června 2009, jako Fénix, „Havířov v květech“ znovu ožívá. Návrat tradice si vyžádali sami obyvatelé města. Květinová slavnost byla rozdělena na tři části. Floristickou, promenádní a doprovodnou. Den před jeho konáním bylo přivezeno patnáct tisíc řezaných a hrnkových květin, které byly použity na výzdobu vozů a tvorbu květinových soch. Původní „Havířov v květech“ dopoledne připomněl květinový průvod. Už po desáté hodině ulice lemovaly davy lidí, kteří si nechtěli nechat ujít ojedinelou podívanou. V době průvodu se centrum města zaplnilo téměř k nehnutí. Po 11. hodině středem města projely nazdobené automobily, kočáry, motorky, limuzíny, hasičské stříkačky, historická i novodobá, a multikáry. Vozidla vyzdobená květinami v podobě různých znaků nebo pohádkových postav se vydala Hlavní a Dlouhou třídou. Účastníky průvodu byly děti z mateřských, základních i středních škol, folklorní soubory, dechové orchestry, sportovní kluby, mažoretky, žong-

léři, bubeníci a další. Průvod měl přes dva tisíce účastníků, víc než dvacet alegorických vozů a zhlédlo ho na dvacet tisíc diváků.

Po dopoledním průvodu byla slavnostně odhalena dřevěná socha dívky. Vyrobil ji a daroval městu havířovský řezbář Čestmír Slíva speciálně u příležitosti „Havířova v květech“. (Socha je umístěna ve vestibulu magistrátu města.) Občané si ji pojmenovali „Královna květů“.

Floristická část byla pojata jako velká prezentace květinové výzdoby. Konala se po celý den na náměstí Republiky. Floristické soutěže se zúčastnilo deset soutěžních týmů. Tyto týmy vytváře-



Program 19. 6. 2010

8.00 – 15.00 **Floristická soutěž** na téma „Zvířátka“ (náměstí Republiky)

10.00 – 11.00 Řazení průvodu u magistrátu města Havířova

11.00 – 13.00 **Květinový průvod** „Karneval v ulicích Havířova“ – alegorické vozy, děti ZŠ, MŠ, dechové orchestry, brazilské tanečnice, brazilští bubeníci, čerti z Krampusu, obří loutka, velbloud, folklorní soubory, sportovní oddíly, mažoretky, kočáry s koňmi aj. (od magistrátu města směrem na náměstí Republiky)

10.00 – 23.00 **Atraktivní kulturní program pod širým nebem**, na dvou pódích, atrakce a zábava pro děti, představení Europa Cup 2011 (náměstí Republiky)

10.00 **Eva a Vašek** – pěvecká dvojice se širokým pěveckým repertoárem

13.00 **Slavnostní zahájení** primátorem statutárního města Havířova

Čechomor



Vystoupení havířovských škol a souborů partnerských měst Havířova

15.00 **Ukončení floristické soutěže** a výzva občanům k hodnocení květinových soch (Účastníci akce budou mít možnost sami rozhodnout o vítězné květinové soše.)

15.00 – 18.00 **Hodnocení**, které bude probíhat vyplněním „soutěžního kupónu“ přímo na náměstí Republiky a vhozením do „anketní schránky“. Soutěžní kupóny jsou slovosatelné o Cenu primátora a Cenu Svazu květinářů a floristů ČR.

Miro Šmajda – druhá ČeskoSlovenská SuperStar

Lúčnica – umělecký folklorní soubor ze Slovenska

MIG 21 – populární česká hudební skupina

19.00 **Vyhlášení výsledků floristické soutěže** a předání cen primátorem statutárního města Havířova (náměstí Republiky)

Richi e Poveri – světoznámé pěvecké trio z Itálie

Ohňostroj k 55. výročí vzniku města

Vstup zdarma.



ly sochy z květin na téma Pohádkové postavičky. O nejkrásnějším floristickém výtvoru se rozhodovalo veřejně, prostřednictvím hlasovacích lístků, kterých bylo rozdáno dva tisíce kusů. Nejvíc hlasů získal Krteček s autíčkem od aranžérů ze Střední zahradnické a zemědělské školy v Děčíně.

Na náměstí Republiky byl od 12 hodin připraven zábavní program pro děti i dospělé. Na pódii se představily děti havířovských škol, folklorní soubory, a také hvězdy české hudební scény, jako např. Michal David, Dan Nečonečný a Maxim Turbulenc. S taneční show vystoupila hudební skupina Caribe. Pod širým nebem se bavil a tančil takřka celý Havířov. ■

» www.havirov-city.cz/havirov-v-kvetech



H A V Í Ř O V





Zpívající děti v Termálních lázních Velké Losiny

S příchodem jara se v Termálních lázních Velké Losiny, vyhlášených svými přírodními léčivými prameny, nejen naplno rozbíhá lázeňská sezona, ale příjemné vzrušení sem vnese každým rokem v polovině května i padesát dětských pěveckých „hvězd“, které přijedou na finále celostátní soutěže ve zpěvu lidových písní Zpěváček. Nutno dodat, že jde o vítěze místních a regionálních kol, kterými v celé republice prošlo několik tisíc dětí a do Velkých Losin přijíždějí získat tituly nejvyšší.

Interpretační úroveň a odvedené výkony většiny finalistů pokaždé překvapují přeplněné hlediště lázeňského koncertního sálu i samotnou porotu. Jistě tomu tak bude i letos 14.-16. května. Zpěváček potvrzuje to, co nám upřímně závidí jiné země: vysoce rozvinutý systém základního uměleckého školství, množství vynikajících folklorních souborů (většina soutěžících v nich získala pěveckou i taneční průpravu) a vysoce funkční organizaci v podobě Folklorního sdružení ČR. Do Velkých Losin, třítisícové obce v malebném údolí řeky Desná, která je jedním z nejnavštěvovanějších míst podhůří Jeseníků, přijedou pokaždé na čtyři stovky učitelů a vedoucích folklorních souborů, rodičů a dalších příznivců lidové kultury z celé republiky, nevyjímaje ani primáše muzik, kteří si tu vyhlédnou nové talenty. BROLN je v Losinách ovšem proto, aby „jistil“ výkony soutěžících. Žádný ročník ještě nevynechali ani patroni soutěže předseda PS PČR Miloslav Vlček, senátor Adolf Jílek a – pokud mu to čas dovolil – i světoznámý operní pěvec Peter Dvorský, který si s vítězi na závěrečném koncertu rád zazpíval lidové písničky.

Proč se finále Zpěváčka pořádá právě ve Velkých Losinách, na to je celkem jednoznačná odpověď: obec i lázně doveďou připravit dětem i všem návštěvníkům ideální zázemí. Na tom má samozřejmě hlavní podíl vedení lázní a osvíce-

ný starosta obce Miroslav Kopřiva: „Pro Velké Losiny je tento soutěžní festival velmi významnou událostí. Jsme vděční Folklornímu sdružení za to, že si pro tak zásluhou soutěž před šestnácti lety vybralo právě místo v Jeseníkách, kde s ohledem na sudetskou minulost folklor přišel o veškeré tradice. Dnes je však díky Zpěváčkům naše obec spojována s lidovou písničkou silněji než kdykoli předtím. Ačkoliv jsme nevelká obec, máme návštěvníkům kromě soutěže co nabídnout. Ve Velkých Losinách se nacházejí nejvýznamnější kulturní památky Olomouckého kraje, je tu krásná příroda a dostatek ubytovacích kapacit. Vybraní interpreti budou letos také poprvé koncertovat v příjemném prostředí světoznámé ruční papírny, kterou na jaře a v létě navštíví denně kolem tisíce lidí.“

Co říká o dnech zasvěcených dětskému zpěvu představitel lázní, generální ředitel společnosti ROYAL SPA Dr. Antonín Plachý? „Vážím si každého, kdo organizuje nejen tuto soutěž, ale i jiné akce na podporu a rozvoj kultury, folkloru a lidových tradic, na které se v dnešní uspěchané době trochu zapomíná. Nejen pro lázeňské hosty budou koncerty těchto mladých obdivuhodných zpěváků ve Velkých Losinách vítaným kulturním zpestřením. Potěší nás, když si návštěvníci Zpěváčka najdou čas i na odpočinek v lázních samotných a přijdou se třeba vykoupat do termálního bazénu nebo vyzkouší některé z lázeňských procedur v nově zrekonstruovaných prostorách Termálních lázní.“

Všem soutěžícím přejeme slovy Miroslava Kopřivy: „Zpěváci zapustili své kořeny v naší obci a já jsem přesvědčen, že také letošní ročník se do jejich historie zapíše nejen novými krásnými hlasy, ale především těmi nejlepšími dojmy.“

Folklorní sdružení ČR

Senovážné nám. 24, 116 47 Praha 1
tel.: 234 621 218, fax: 224 214 647
e-mail: foscr@adam.cz

» www.folklornisdruzeni.cz



NOVOMĚSTSKÝ PIVOVAR

Novoměstský restaurační pivovar je ojedinělou **gastronomickou raritou** v centru Prahy

Celková kapacita je **400 míst** v atraktivních rozsáhlých prostorách.

Vlastní výroba **11° piva** – kvasnicový nefiltrováný světlý a tmavý ležák

Prohlídka pivovaru s odborným výkladem



Vynikající **typicky česká** a mezinárodní kuchyně

Pivní večery s živou hudbou

Bohatá nabídka **menu** pro turistické skupiny



Otevřeno denně

Po–Pá 10.00 – 23.30

So 11.30 – 23.30

Ne 12.00 – 22.00

Novoměstský pivovar s.r.o.

Vodičkova 20, 110 00 Praha 1

tel./fax: 222 232 448,

222 231 662, 602 459 216

e-mail: sales@npivovar.cz

www.npivovar.cz

Výstavba dřevěných domů

Stavíme s kvalitou a myslíme na budoucnost



agroexpo

CZ GROUP



Stavba rodinných dřevěných domů

**Výstavba zemědělských
a průmyslových staveb na klíč**

www.vipdom.cz

www.praginvest.eu

+420 608 127 107

Mattioliho 3274, Praha 10

EST MODUS IN REBUS,
SUNT CERTI DENIQUE FINES
QUINTUS FLACCUS HORATIUS (65 - 8 PŘ.N.L.)

VŠECHNO MÁ SVOU MÍRU
A PEVNÉ HRANICE

- OSOBNÍ OCHRANA V.I.P.
- OCHRANA OBJEKTŮ
S PŘÍSTUPEM VEŘEJNOSTI
- BEZPEČNOSTNÍ ZAJIŠTĚNÍ
KULTURNÍCH A V.I.P. AKCÍ
- KONZULTAČNÍ A PORADENSKÁ ČINNOST
- ELEKTROTECHNICKÉ
ZABEZPEČOVACÍ SYSTÉMY
- PŘEVOZ CENIN A OSOB
- PRONÁJEM DETEKTORŮ KOVŮ

- PERSONAL PROTECTION OF V.I.P.
- GUARDING OF PUBLICLY-ACCESSIBLE BUILDINGS
- SECURITY AT CULTURAL AND V.I.P. EVENTS
- CONSULTING
- ELECTRONIC SECURITY SYSTEMS
- TRANSPORTATION OF VALUABLES AND PEOPLE
- LEASING OF METAL DETECTORS

ČSN EN ISO 9001:2001

Sídlo: SBA - Expert, a.s.
Kongresové centrum Praha
Na Pankráci 17,19/1685, 140 21 Praha 4
tel./fax: 261 174 196
mobil non -stop: 606 635 648
e-mail: info@sbaexpert.cz

Kancelář předsedy představenstva: SBA - Expert, a.s.
Jiráskova 371, 295 01 Mnichovo Hradiště
tel./fax: 326 771 986
e-mail: najman@sbaexpert.cz

www.sbaexpert.cz



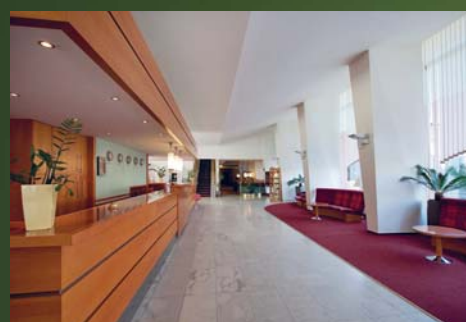
SBA
e x p e r t



PARKHOTEL
PRAHA
★★★★



PŘÍJEMNÝ
HOTEL
V CENTRU
PRAHY



Parkhotel Praha
Veletřní 1502/20, 170 00 Praha 7
tel.: 296 797 111, fax: 224 316 180
e-mail: reservations@parkhotel-praha.cz
www.parkhotel-praha.cz





Hejtman Středočeského kraje vás zve
na slavnostní otevření Jezuitské koleje
v Kutné Hoře dne 8. 5. 2010 od 10 hod.



Nenechte si ujít jedinečnou příležitost
vidět vzácnou Iluminaci z 15. století.

MUDr. David Rath
hejtman Středočeského kraje

Středočeský kraj

GASK

Galerie Středočeského kraje
Jezuitská kolej, Barborská 51–53
284 01 Kutná Hora
www.gask.cz