

www.e-vsudybyl.cz

všudybyl

páté
vydání
2008



Další informace najdete na stranách 8 až 9.

časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu



RADIOTAXI s.r.o.

*Prague taxi service with more than
18 years tradition of transport in Prague,
Czech Republic and Europe.*

- ➡ **NONSTOP SERVICE** ⬅
- ➡ **WE SPEAK ENGLISH** ⬅
- ➡ **FREE PICK UP SERVICE IN PRAGUE** ⬅
- ➡ **IMMEDIATE CALCULATION OF APPROXIMATE PRICE** ⬅
- ➡ **MORE THAN 1150 CARS AVAILABLE** ⬅



14-0-14  **222-333-222**  **729-33-11-33**



Jediný DETAIL MŮŽE ZNIČIT *Vše.*

Za 650 let výroby jsme tento prémiový ležák dovedli k dokonalosti.
Stejně jako unikátní servírovací rituál, který provází každou jeho sklenici na váš stůl.
Jedině když je každý z devíti kroků rituálu proveden správně, vychutnáte si dokonalý zážitek.
Více na www.stella-artois.cz



DOKONALOST MÁ SVOU CENU.

Ale opět sem nepohodlí spatřil, že, když kdo na to, co se okolo píská, pozor nedal, od ledakuds mu lecos na krk připadlo. Naposledy však i to sem tu viděl, že s těmi píšťalami zacházeti ne všelijak bezpečno bylo. Nebo poněvadž hlaholové ti rozdílným uším rozdílní byli, různice i rvačky nejednou odtud povstávaly: jakž sem se i sám s příhodou potkal. Dopadna já jedné bystře znějící píšťalky, podal sem příteli svému: ale jiní přejmouc ji, o zem dali a pošlapali, na mne se, že takové věci roztrušují, potrhují: takže vida je vztekle rozpálené, prchati sem musel.

Jan Amos Komenský,
Labyrint světa a ráj srdce L.P. 1623



Poněvadž hlaholové ti rozdílným uším rozdílní byli, různice i rvačky nejednou odtud povstávaly

Výdat se na české silnice a dálnice je cosi podobného jako se pustit do hraní „ruské rulety“. Stav pozemních komunikací se zdá bezvýchodným snad i proto, že jsme zvyklí jezdit ve vyježděných kolejích. Nejen těch vytlačených přetíženými kamiony nikým za to nepostihovalých speditérů. To není jen nadsázka, ale národní charakter. Zřejmě i díky němu není v Česku možné, ač je to běžné v sociálně, kulturně a hospodářsky vyspělejších zemích Evropské unie, zkvalitnit stav dopravní infrastruktury a urychlit její výstavbu vstupem soukromých investorů a větší spoluúčastí těch, kdo ji užívají, tj. výběráním mýta na investičně náročných úsecích komunikací. A že se v Česku dálnice staví možná nejdraž v Evropě? Komunikací. A že se v Česku dálnice staví možná nejdraž v Evropě? Komunikací. A že se v Česku dálnice staví možná nejdraž v Evropě? Komunikací.

A že se v Česku dálnice staví možná nejdraž v Evropě? Komunikací. A že se v Česku dálnice staví možná nejdraž v Evropě? Komunikací.

Jaromír Kainc, nakladatel Všudybylu

všudybyl

Grafická úprava a sazba: Layout s.r.o., Francouzská 41, 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.

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

- | | | |
|----|---|---|
| 6 | Je lepší nechat se pohodlně vézt |  |
| 7 | Sirius |  |
| 8 | Letos začnou na železnici velké změny |  |
| 9 | Regionální centrum cestovního ruchu v Horažďovicích |  |
| 10 | K najdynamickejším v aplikáciach európskych noriem |  |
| 12 | História železníc na Slovensku trvá už 160 rokov |  |
| 13 | Jej čaro Slovensku závidí celý železničný svet |  |
| 14 | Veřejná dopravní cesta 10 let v soukromém vlastnictví |  |
| 16 | Být užiteční svému okolí |  |
| 20 | Výrazně pomohla vylepšit pověst Prahy |  |
| 22 | Premiér Topolánek otevřel schengenský prostor |  |
| 23 | Exportní klub v Americkém baru |  |
| 24 | Gray Line, globální propagace turistických produktů |  |
| 25 | V TOP lázeňských zařízeních National Geographic |  |
| 25 | 13. reprezentační ples |  |
| 25 | Modrý ostrov v zálivu sportovišť |  |
| 26 | V „just in time“ špičkových parametřů |  |
| 28 | To, čím se naše země může prosazovat |  |
| 30 | Velké naděje a kruté pravdy diktují budoucnost |  |
| 32 | Nové dopravní hřiště na Proseku |  |
| 34 | Hans Ledwinka (1878 – 1967) |  |
| 36 | Spolupracovat na kultivaci gastronomického trhu |  |
| 37 | Novoměstský pivovar |  |
| 38 | Ochutnávka kyperských vín |  |
| 39 | Velká Fatra |  |
| 40 | Caliman 4 |  |

OLYMPUS

Vaše Představy. Naše Budoucnost

Všudybyl fotí zrcadlovkou OLYMPUS E-3



? Pane ministře, pokud mohu, volím jiný způsob dopravy než silniční, a to nejen proto, že se mi ve vlaku dobře píše. Vydat se na české silnice a dálnice je dnes cosi podobného jako se dobrovolně pustit do hraní „ruské rulety“. Nebylo by možné tak, jako to mají další ekonomicky vyspělé země Evropské unie, urychlit rozvoj výstavby dopravní infrastruktury vstupem soukromých investorů a větší spoluúčasti těch, kdo ji užívají, tj. výběráním mýta na investičně náročných úsecích dálnic?

! Jistěže je to jedna z možností, však také na ní od příchodu na ministerstvo s mým týmem pracujeme, konkrétně pokud jde o úsek D3 na jih od Tábora. Dovolím si ale podotknout jedno – tyto tzv. PPP projekty nejsou samospasitelné řešení, protože konečnou definitivním plátcem dálnice je občan a ani jeho kapsa není bezdná a ochota z ní sypat není nekonečná. Možná to není zjevné, proto vysvětlím... Buď staví stát z peněz vybraných formou daní, mýtného, dálničních známek a kdovíjak ještě. Anebo dostane právo za své stavět soukromník, ale pak si zpětně ze systému své peníze odčerpává, opět formou mýtného, případně nějakým poplatkem od státu, který platí za dostupnost té silnice. Ale obojí jsou to peníze občanů, protože mýtné se nakonec prostřednictvím cen stejně dostane až na cenovky v obchodech. Takže není možné to všechno přehrát, vydat deset povolení na PPP dálnice a čekat, jak to dopadne, jestli to ekonomika unese.

Pokud jde o váš pohled na účast na silniční dopravě doby obdobou ruské rulety, lze s ním určitě do jisté míry souhlasit, i když bych nezevšebecněoval tolik jako vy. Je pravda, že některé silniční úseky jsou méně bezpečné, než bychom si všichni přáli, ale na druhou stranu víceméně všichni tušíme, které to jsou, a přesto v nich řidiči neúměrně riskují. Když si vzpomenu na kalamitní situaci na D1 v třetím březnovém týdnu, když si připomenu, že těch pár informačních tabulí před místem havárie ve směru do Brna varovalo od rána před nepříznivými meteorologickými podmínkami a po havárii informovaly o neprůjezdnosti dálnice, a když to srovnám s tím, kolik lidí tato varování ignorovalo

Než tři a půl hodiny řídit auto, je lepší se možná ještě kratší dobu pohodlně vézt

a skončilo v té gigantické koloně, mám skoro chuť položit si otázku, jestli vůbec má smysl připravený a vlastně už zahajovaný program rozšíření těch informačních služeb na D1 – když řidiči nechtou tři stávající tabule, budou číst patnáct nových? Samozřejmě si odpovídám, že to nepochybně smysl má, že to ke zvýšení bezpečnosti přispěje, ale jistý pocit marnosti plynoucí z toho, že doprava je stejně každý den taková, jakou ji svým chováním udělají řidiči, tak ten pocit ve mně zůstává.

? Vždycky jsem si přál mít permanentku na železnici jako většina mých kamarádů, s nimiž jsem se potkával na Králickém Sněžníku. To se mi splnilo až s existencí in-gold karty. Bohužel už ale není kdy na to, abych ji víkend co víkend využíval k cestám na čundry. Jak jsem již naznačil, pokud to jde, jezdím vlakem, a tak mohu konstatovat, že spolu se mnou i spousty zahraničních návštěvníků Česka a manažerů. Jsem přesvědčen, že spolu s tím, jak se dobudovávají železniční koridory, nás bude stále víc.

! Samozřejmě, že zavedení vyšších kategorií vlaků, především Pendolina, zlepšilo kulturu cestování a pomohlo železniční dopravě vrátit na koleje část zákazníků, kteří do té doby bez auta neudělali ani krok. Velkým úkolem nového generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy je na tyto úspěšné trendy minulých let co nejlépe navázat a vysvětlit jim, že než tři a půl hodiny řídit auto, je lepší se možná ještě kratší dobu pohodlně vézt. Pokud jde o nedostatek času, jsem na tom asi velmi podobně. Sice nejsem příznivcem trempování, ke kterému samozřejmě železnice neodmyslitelně patří, ale také se zdaleka tak často jako dřív nedostanu na víkendový výlet s rodinou někam do blízkého či vzdálenějšího okolí Teplic, kde bydlíme. Ale věřím, že se to časemlepší a že i vy a další držitelé in-gold karty budete mít na výlety po dráze aspoň o trochu více času.

? Všechna mezinárodní letiště České republiky zaznamenávají růstovou dynamiku. Nicméně to, že pasažéři vítají možnost létat přímo z bodu A do bodu B bez přestupování v Praze, neznamená, že by Letiště Praha přestalo lámat rekordy. Je bezesporu nejexponovanějším dopravním uzlem České republiky. Také proto by si jistě zasloužilo vlastní letištní rychlíkové nádraží. Bude toto tématem pro potenciální zájemce o jeho privatizaci?

! To téma s privatizací souvisí jen okrajově – vlastník samozřejmě bude potřebovat silný pocit, že stát nezanedbává svou povinnost propojit letiště s městem a ostatními jeho dopravními uzly takovým spojením, které bude odpovídat kapacitě letiště. Možná víte, že se řadu let pracuje na projektu rychlodráhy, která by v koridoru současné železnič-

ní tratě s lehkými úpravami trasy a doplněním kolejí k letišti umožnila vybudování klasické příměstské letištní rychlodráhy. I v tomto případě počítám s možností vstupu privátního partnera, ale zatím se nezdá, že by mělo smysl spojovat projekt s privatizací letiště jako takového. Dobrou zprávou minulých týdnů je, že došlo na úrovni zainteresovaných organizací k dohodě o tom, kam až tato dráha povede, a že k mému potěšení uspěla varianta zakončení rychlodráhy na Masarykově nádraží.

? Dovolte mi se dotknout ještě posledního druhu dopravy, jež má váš resort v kompetenci. V posledním, čtvrtém vydání Všudybylu v článku nazvaném „Nevěřím, že lidé opustí svoji zónu komfortu prostřednictvím svých slabých stránek“ viceprezident společnosti Microsoft Corporation pro Evropu Ing. Jan Mühlfeit na můj dotaz, zda nám hrozí cosi jako velká hospodářská krize, říká, že nikoliv, protože globální ekonomiku potáhnou trhy jako je Čína, Indie a země ASEANu, s nimiž nás, co se logistiky dopravy týče, do značné míry spojuje splavný tok Labe a Vltavy. No, jak kdy...

! To je samozřejmě problém, o kterém víme a věnujeme se mu. Situaci trochu komplikuje fakt, že na řekách se setkávají zájmy hned čtyř resortů – zemědělství, které odpovídá za správu povodí, energetiky, která zde provozuje vodní elektrárny, dopravy s jejími plavebními komorami a přístavišti, a pak také životního prostředí. Tady, ale také v extrémním odporu některých ochranných sdružení, který si neumím vysvětlit jinak než zainteresovaností na jiném druhu dopravy, lze spatřovat příčiny neustálého oddalování nejen výstavby, ale aspoň projednání budoucí podoby úpravy toku na dolním Labi. Tedy zhruba od Ústí nad Labem ke státní hranici, což je úsek nejvíce komplikující nestabilitou hladiny činnosti vodních dopravců. V této zemi – a blízko Labe – vzniká spousta produkce, jejíž doprava k zákazníkům jinak než po řece by byla, ne-li nemožná (lodě, obrovské tlakové nádoby), tedy aspoň neefektivní. Říční doprava na všech řekách v Evropě a asi i na světě reguluje dopravní tarify v souběžných směrech, takže je z celospolečenského hlediska velmi žádoucí. Proto věřím, že se nakonec k nějakému konsensu dobereme a nebude nutné nechat rejdaře čekat, jestli budou v roce schopni jezdit po řece 300 dní, 250 nebo třeba jen 182 jako v roce 2007. ■

www.mdcr.cz





České aerolinie
10. dubna 2008
v Kongresovém
centru Praha předaly
ceny nejúspěšnějším
obchodním partnerům.

Sirius

kategorie

Umístění	IATA	mimo IATA	Charterové lety	Cargo
1. místo	Asiana	Vizit Europe	EXIM tours	DHL Logistics
2. místo	American Express	Altair	Tomi Tour	Schenker Logistics
3. místo	Carlson Wagonlit	FIRO-tour	Akvila Travel	Expeditors International



? Pane generální řediteli, měníte jistotu a manažerské benefity nadnárodní firmy za tvrdé křeslo v Českých drahách, nebojíte se nekonečných bojů s větrnými mlýny?

! Rozhodně ne! Problémy jsou od toho, abychom je řešili. České dráhy vnímám jako výzvu, teď po několika týdnech tady vidím, jak dobře firma vzhledem ke svým možnostem funguje. Já chci ale měnit ty možnosti.

? Změna zaměstnání si vybrala vás, nebo vy jste si vybral změnu?

! Myslím, že to bylo tak půl na půl. Po jednácti letech na jednom místě jsem trochu cítil pracovní stereotyp. Určitě tam byly neustále nové cíle a výzvy. Ale byl jsem stále v jednom sektoru, obklopený stejnými lidmi a stejnými problémy. Kdyby ale nepřišla tato nabídka, o odchodu z Axy bych neuvažoval.

? V řadě vystoupení jste říkal, že první změny poznají lidé už letos. Dráhy mají ale zastaralý vozový park – třicet let, říkáte to správně?

Ano, je to pětadvacet až třicet let. Loni daly České dráhy do nových vozů 2,7 miliardy korun, letos to bude 3,6 miliardy. Ale pořád je to jako když „plivnete do rybníka“. Na nákup nových vozidel ve velkém zatím nebyly peníze. Nemůžeme se pak divit, že dochází k časťjším poruchám. Přesto 90 % vlaků u nás jede načas. Smekám před výkony železničářů, kterých dosahují s tak starými vlaky. Pro lepší práci potřebujeme podstatně lepší podmínky. Ty chci dráze zajistit. Pak poznají změnu i cestující.

? Kolik by podle vás měly tedy České dráhy dostat, abychom se bavili o tak kvalitní osobní železniční dopravě, jako je třeba v Německu nebo ve Francii?

! Je to jednoduchá matematika: ČD mají zhruba 5500 vozidel, jejich průměrné stáří budu pro jednoduchost počítat kolem 20 let. Měli bychom tedy každoročně obnovit dvacetinu celého parku. V dnešních pořizovacích cenách by souhrnná hodnota našeho vozového parku byla na 400 miliardách, potřebujeme tedy investovat 20 miliard ročně pouze na průběžnou přirozenou obnovu.

? Autobus stojí odhadem kolem šesti milionů, jaké jsou náklady na nový vlak? Říkáte, že budete potřebovat miliardy každý rok, ve srovnání s autobusem se to může jevit jako vysoká částka...

! To nejsou přehnaně vysoké částky. Třeba příměstská patrová souprava CityElefant stojí více než 200 milionů korun, nový moderní motorový vlak pro regionální tratě kolem 80 milionů, nový vůz kolem 50 milionů. Vlaky nabízejí proti autobusům mnohem větší pohodlí, jsou bezpečnější, ekologičtější a v řadě případů i rychlejší. A hlavně,



Letos začnou na železnici velké změny

Do čela Českých drah nastoupil sebevědomý manažer ze soukromého byznysu. Je odhodlán změnit tvář české železniční dopravy. Už letos chtějí dráhy pod jeho vedením nakupovat nové vlaky. Říká se, že s ním na dráhy přišel tým lidí, který má velkou šanci vybudovat u nás železnici se standardy běžnými v západní Evropě.

mají mnohonásobně větší kapacitu než autobusy. Stojí samozřejmě také víc peněz, tak to je.

? Často upozorňujete na nízkou úhradu prokazatelné ztráty, je opravdu tak nízká?

! Bohužel je nejnižší ve střední Evropě. České dráhy dostávaly v roce 2006 jako náhradu ztráty za jeden ujetý vlakokilometr v závazku veřejné služby v průměru 62 korun a 70 haléřů. Na Slovensku to bylo dva-

krát více, 124,80, v Maďarsku dokonce 136,50. Navíc každý vlak platí vysoké částky za dopravní cestu, tedy jen za to, že vůbec jede. Je to obrovské znevýhodnění železnice proti silnici. Každý rok zaplatíme Správě železniční dopravní cesty za celou skupinu ČD 6 miliard. Opravdu se pohybujeme z hlediska úhrad na kritickém minimu.

? Všichni předchozí generální ředitelé ČD mluvili stejně jako vy o podfinancování a znevýhodňování železnice vůči silniční dopravě. Kde je systémová chyba?

! Dnešní doba je jiná. Chápu, že pár let po revoluci stát řešil mnoho důležitějších pro-

blémů než otázku železnice. Jednou věcí je doba, ve které to říkali, a druhou pak fakt, že dráhy v té době byly molochem. Možná se jeví jako málo transparentní, možná vystupovaly vůči krajům i cestujícím příliš z pozice síly namísto z pozice partnera.

? Partnera..?

! Ano, jsme partnerem pro objednavatele regionální dopravy, tedy pro kraje. A máme velkou ambici toto partnerství ještě více upevnovat. Chceme krajům nabídnout kompletní řešení dopravní obslužnosti, kde má místo páteří železnice i navazující autobusy. Jen takovým způsobem vznikne efektivní systém.

? A je to všechno, o čem mluvíte, opravdu jen o nákupu nových vlaků?

! To je jen jedna ze součástí celé koncepce, která jde ruku v ruce s analýzou tarifních nabídek. Musíme pracovat na tom, jak se chováme pokladní k zákazníkům, musíme změnit současný stav nádraží... prostě hromada práce. Není to jen o nových vozech, chci, aby se železnice změnila celkově v očích zákazníků!

? Jak poznáme, že Petr Žaluda začal svou vizi naplňovat? Nežstane jen u slov?

! To bych nerad. Nepřicházím jen s vizí, ale hlavně s jasnou představou, jak pro ni získat podporu. Jediná šance pro železnici v Česku je radikální proměna. Něco takového samozřejmě bude trvat déle než pár týdnů či měsíců. Postupně oživujeme nádraží, začali jsme prodávat jízdenky nejen v pokladnách, ale i v prodejních automatech. Zkvalitníme prodej po internetu, navážeme spolupráci s autobusovými dopravci a krajům nabídneme integrovaná řešení dopravní obslužnosti. Už teď roste rok od roku počet cestujících, kteří s námi jezdí. V roce 2005 jich bylo 178 milionů, loni 182 milionů. Zájem o cestování po železnici je stále větší. Přibývá spojů, se kterými jsou naši zákazníci velmi spokojeni a rádi je používají pravidelně. Cestování vlakem bude čím dál tím víc „sexy“.

? V Evropě jezdí vlaky až třístakilometrovou rychlostí. Budeme jezdit tak rychle i u nás?

! Z hlediska rozlohy Česka by nám v pohodě stačily vlaky do 200 kilometrů. Pendolino umí jezdit i více než těch 200, ale u nás nemohou jet vlaky podle právního rámce více než 160 kilometrů za hodinu. My jsme připraveni, ale nemáme kde jezdit tak rychle. Infrastruktura je nevyhovující, trať by nesměla mít žádné křížení se silnicemi a podobně. Stošedesátka je totéž jako stotřicítka pro auta na dálnici. Rádi bychom jezdili rychleji, ale nemůžeme.

? Která země v Evropě by mohla být vzorem pro České dráhy?

! Německo. Ideálem by bylo Švýcarsko, to má skvělou železniční síť, ale stát a kantony do ní dávají z našeho pohledu mnoho miliard.

? Jezdí Petr Žaluda vůbec vlakem?

! Teď bude jezdit daleko častěji i z pracovních důvodů. Ale kdybych jel z Prahy do Ostravy, tak bych nikdy nejel jinak než vlakem.

? Říkáte vlakem a myslíte přitom pendolinem?

! Pendolino je skvělý produkt, hlavně manažeři si ho oblíbili. Dneska je in říci: „Jedu pendolinem do Ostravy, auto nechám doma.“ Ale do Ostravy, do Brna i do dalších cílových stanic vypravujeme možná starší, ale - pokud jde o komfort a služby - srovnatelné vlaky. A další nové soupravy přijdou. Takže říkám vlakem a myslím vlakem.

? Ale znáte to, přijde z ničeho nic zpoždění...

! Já Českým drahám a lidem, kteří odpovídají za dopravní politiku v Česku věřím, jinak bych tady nebyl. ■

S Petrem Žaludou hovořil Ondřej Kubala.

www.cpihotels.cz



Regionální centrum cestovního ruchu v Horažďovicích

Na 11. dubna starostka města Horažďovice Mgr. Jindřiška Jůdová, generální ředitel stavební dodavatelské firmy Jihospol, a.s. Ing. Tomáš Baumruk, provozovatel objektu Hotel Prácheň / pizzeria Casa verde Roman Staněk a provozovatel kanceláře Informačního centra cestovního ruchu Ing. Ladislav Havel zvali na slavnostní zahájení provozu Regionálního centra cestovního ruchu v Horažďovicích – projektu spolufinancovaného Evropskou unií. Mezi hosty byli první náměstek ministra pro místní rozvoj České republiky Ing. Jiří Vačkář, náměstkyně hejtmana Plzeňského kraje pro oblasti cestovního ruchu, marketingu a neziskových organizací Mgr. Olga Kalčíková, radní Jihočeského kraje pro oblast regionálního rozvoje, evropské integrace a sekretariátu RRRS, územní plánování, stavební a územní řízení a správu majetku Ing. Pavel Pavel, ředitel odboru regionalistiky České centrály cestovního ruchu – CzechTourism Ing. Petr Kratochvíl a další osobnosti. ■



www.sumavanet.cz/horazdovice/



? S Ing. Daliborom Zeleným, viceprezidentom Spoločenstva európskych železníc a podnikov infraštruktúry so sídlom v Bruseli (Community of European Railway and Infrastructure Companies - CER), sa stretávame krátko pred ukončením jeho pôsobenia vo funkcii generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky, zhruba mesiac pred návštevou delegácie Ruskej federácie na Slovensku. Tá sa uskutočňuje aj v súvislosti s užším napojením ruskej železničnej siete na európske železničné tranzitné koridory. Ale najprv som pána Zeleného požiadal o predstavenie Spoločenstva európskych železníc a podnikov infraštruktúry.



Ing. Dalibor Zelený

! CER má za cieľ zastupovať záujmy európskych železníc a podnikov infraštruktúry na rokovaní v Európskej komisii a na jednotlivých generálnych riaditeľstvách. Je priamym poradným orgánom komisie pre tvorbu európskych direktív a iných európskych pravidiel a zároveň zastrešuje všetky činnosti späté s tvorbou technických noriem v Európe. Zároveň sa vyjadruje k rozdeľovaniu finančných prostriedkov z Fondu Európskej únie pre potreby železníc.

Slovenské železnice

patria k najdynamickejším podnikom vo sfére aplikácií európskych noriem

? Čím si Slovensko zaslúžilo zastávať v Spoločenstve európskych železníc a podnikov infraštruktúry viceprezidentský post?

! Takáto voľba je vždy viazaná na to, aby predstaviteľ danej krajiny a inštitúcie rozumel železničnej problematike. Pre mňa to bola osobitne veľká pocta, že som až na tak vysoko prestížnej európskej platforme mohol obhajovať záujmy európskych železníc, Železníc Slovenskej republiky a Slovenska.

? Je to možno aj preto, že v Bruseli, ale aj v Moskve, vás dobre poznajú, v týchto štruktúrach rozhodne nepôsobíte ako nováčik. Napokon aj Všudybyl priniesol informáciu o tom, ako ste v novembri 2001 v Antver-

pách, ako prezident Misie Východ – Západ Medzinárodnej železničnej únie (UIC), preberali prestížne ocenenie od Európskeho strediska pre výskum trhu (European Market Research Centre – EMRC) za účasť vysokých predstaviteľov Európskej komisie, vlád, veľvyslanectiev a zástupcov významných priemyselných a dopravných spoločností.

! To nepopieram. Avšak základným predpokladom je, aby daná členská krajina v konkrétnej oblasti európskej spolupráce, v tomto prípade v oblasti interoperability – zavádzania spoločných technických pravidiel, urobila určitý pokrok a mala jasne deklarované záujmy. A to v prípade Slovenska nepochybne platí. Slovensko za posledný rok a pol naozaj



urobilo veľký pokrok. Slovenské železnice patria k najdynamickejším podnikom vo sfére aplikácií európskych noriem. V priebehu uplynulého poldruha roka sa im podarilo zabezpečiť systém overovaní technických pravidiel slovenskými firmami, a to aj v spolupráci s českým Ústavom dopravným a akreditovanými laboratóriami. Kompletný systém sa pravdepodobne podarí spustiť v polovici tohto roka. Na Slovensku je zrejme veľký pokrok pri snahe zavádzať technické pravidlá na trate tak, aby vyhovovali všetkým európskym lokomotívam aj všetkým európskym vozňom. Zároveň je to prvé veľké obdobie, v ktorom sa používajú finančné prostriedky z európskych fondov. Európske pravidlá sa musia rešpektovať, aby peniaze bolo vôbec možné čerpať. To znamená, že pokiaľ by Železnice Slovenskej republiky nespĺňali záväzné technické pravidlá, ktoré sú platné v celej Európskej únii, nemohli by dostať financie na výstavbu a obnovu tratí. Pri žiadaní o pridelenie finančných prostriedkov totiž musíte preukazovať, že to, čo do železničných ciest dávate, zodpovedá európskym normám.

? Úspech Slovenských železníc je skutočne o ľuďoch. Azda nepoznám väčších profesijných patriotov ako železničiarov. Ilustrujú to aj moje osobné skúsenosti z dovolenkových letných brigád na Čiernohronskej úzkokolejke, kde mnohí z nich trávajú svoje voľno prácou v prospech tejto unikátnej technickej atrakcie.

! Pravdaže, práca pri železnici býva pre mnohých spravdla viac ako zdroj obživy. Je to v istom zmysle ich životné poslanie. Na Slovensku je to o to výraznejšie, že ľudia do vecí dávajú srdce viac ako v iných európskych krajinách. To je pre spolupatričnosť s Železnicami Slovenskej republiky veľmi dôležité. V ŽSR som našiel mnoho schopných a obetavých spolupracovníkov. Som rád, že aj vďaka tomuto postaveniu a renomé, ktoré mňa a mojich kolegov z minulých rokov sprevádzalo, sa nám podarilo presadiť niekoľko slovenských expertov do rozhodujúcich európskych orgánov, ktoré dnes formujú európske železničné normy. A Slovensko v nich skvele reprezentujú.

? V minulom, štvrtom vydaní Všudybylu píšem o tom, ako som sa 1. marca tohto roku vydal vláčikom cez Margecany do Červenej Skaly a odtiaľ pešo na Kráľovu hoľu na zimný prechod Nízkymi Tatrami. Do Čiech som sa potom vracal cez Banskú Bystricu po úžasnej železničnej trati SNP. Nielen scenéria okolo nej, ale aj ďalšie trate môžu Slovensku závidieť celý svet.

! To je jedna z vecí, ktoré ŽSR mimoriadne zaujímajú. Železnicami Slovenskej republiky patrí aj výskumný a vývojový ústav, ktorý spravuje múzejné exponáty, a stredisko v Bratisla-

ve, kde sa pravidelne konajú krásne nostalgické jazdy historických lokomotív a vozňov. Jeho pracovníci opatrujú niekoľko výnimočných kusov strojného lokomotívneho parku minulých rokov. Spolupracujú aj so Železničnou spoločnosťou Slovensko, ktorá na Slovensku zabezpečuje osobnú dopravu a musím potvrdiť to, čo ste povedali. Slovenské železničné trate sa na vyhlídkové jazdy priamo núčkajú. To, čo je azda potrebné vyriešiť, je nastavenie určitých pravidiel pre zaobchádzanie s historickým vozovým parkom, a to možno aj prostredníctvom vytvorenia dcérskej spoločnosti. V rámci reštrukturalizácie areálu bývalého rušňového depa v Bratislave – Východ už v tomto robíme podstatné kroky. Zavedenie špeciálnych turistických jász na týchto tratiach je pre ŽSR výzvou do budúcnosti. Zatiaľ organizujú jazdy historickými vlakmi po rôznych malebných tratiach v rámci osláv 160. výročia železníc na území Slovenska v spolupráci s kolegami zo Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. Zároveň sa tohto roku slávi 100 rokov tatranskej elektrickej železnice. Už sa na nej uskutočnilo niekoľko jász elektrickým motorovým vozňom Kométa a aj v rámci majstrovstiev sveta novinárov – lyžiarov mala veľký úspech. Rozšírenie takýchto akcií na ďalšie slovenské trate s krásnymi prírodnými scenériami, to je výzva do budúcnosti.

? Slovensko je však aj významnou tranzitnou železničnou krajinou.

! Slovenská železničná nákladná doprava, ktorá má k dispozícii 3600 kilometrov železničných ciest, prepravuje takmer 50 miliónov ton tovaru. V Česku je to síce o polovicu viac, ale po trikrát väčšej železničnej sieti. Čo sa týka železničnej nákladnej dopravy, Slovensko sa veľmi usiluje pozíciu v tomto smere ešte vylepšiť. Teraz je obrovský záujem o obchod spojený s prepravou tovaru z východu na západ, pretože sa hľadá alternatíva k zdĺhavej a komplikovanej námornej doprave. Je pre mňa potešením konštatovať, že sme v tomto na Slovensku v rámci jednaní s ruskými kolegami pokročili veľmi ďaleko. V Ruskej federácii bol prijatý grandiózny plán železničnej obnovy saturovaný takým množstvom peňazí, o ktorom sa nám ani nesnívalo. Som presved-

čený, že ŽSR cítia ako povinnosť vyťažiť z toho pre Slovensko čo najviac. Je to otázka dlhodobých perspektív, podmienená predchádzajúcim nadviazaním dlhodobých osobných vzťahov. Pri vyjednávaní a v rámci spolupráce s ruskými železnicami veľmi oceňujem úlohu Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, kde ŽSR našli veľkú podporu. Toto ministerstvo je aj koordinátorom akcií, ktoré súvisia so zámernom Ruskej federácie predĺžiť širokorozchodné trate až na územie západnej Európy. Ich realizácia Slovensku do budúcnosti prinesie množstvo obchodov, peňazí a dúfame, že aj úspechov.

? Pán Zelený, v období, keď ste pôsobili v Českej republike, jej „hrozilo“, že v nej bude sídliť Európska železničná agentúra...

! Mať na svojom území niektorú európsku agentúru je pre danú krajinu nielen vecou prestíže, ale aj značných medzinárodných politických a ekonomických benefitov. Doteraz ma veľmi mrzí, že to nevyšlo, lebo nášmu vyjednávaciemu tímu sa v historicky krátkej dobe ôsmich mesiacov podarilo zabezpečiť podporu všetkých rozhodujúcich inštitúcií. Bolo to v dobe, kedy ani Slovensko ani Česko neboli členmi Európskej únie. Ziaľ, diplomatická bodka sa nepodarila. Staré členské krajiny pol roka pred našim vstupom do Európskej únie využili to, že im do toho nikto nehovoril, a o sídlach desiatich európskych agentúr, nielen tej železničnej, rozhodli ešte pred rozšírením Európskej únie. Mňa osobne mrzí, že sa česká politická reprezentácia nezachovala ako rakúska, ktorá stála pred obdobným problémom v čase, kedy Rakúsko vstupovalo do Európskej únie. Vtedy tiež boli tendencie dislokovať významné európske inštitúcie na územia zakladajúcich krajín EU. Avšak rakúska politická reprezentácia a diplomacia tomu zabránili. Reprezentácia nových členských krajín to nepovažovala za tak dôležité a výsledkom je, že všetkých desať európskych agentúr je umiestnených v starých členských krajinách a do nových členských krajín Európskej únie sa nedostala žiadna. Teraz je vidieť, aká je to škoda, pretože súčasné pôsobenie Európskej železničnej agentúry ukazuje, že jej umiestnenie do Lille/Valenciennes vo Francúzsku, azda krásnej krajiny, no mimo centra diania, nebolo najšťastnejšie. Už aj preto, že je problém dostať tam európskych odborníkov, ktorí by riešili problematiku noriem EÚ. Bohužiaľ, napokon aj vďaka týmto okolnostiam, sa teraz v rámci Spoločenstva európskych železníc musí pracovať s rôznymi podpornými skupinami, ktoré sumarizujú názory z Európy a pomáhajú Európskej železničnej agentúre. Keby táto agentúra sídlila v Bratislave alebo v Prahe, som presvedčený, že by tento problém nenastal. ■

www.zsr.sk



História železníc na Slovensku trvá už 160 rokov



Úctyhodných šesťdesiat rokov – presne toľko ich ubehlo od chvíle, keď územím Slovenska prvýkrát v histórii prešiel vlak. Hoci šesťdesiat sviečok by sa na pomyselnú tortu zmestilo len ťažko, za každou z nich sa skrýva niečo, čo železnica Slovensku priniesla, k čomu dopomohla, čo ovplyvnila, ale aj čo zobrala a problematizovala. Železnica na Slovensku je dáma, ktorá dnes vyzerá lepšie, ako v časoch svojich začiatkov.

Historické fakty o slovenskej železnici

Úplne prvou verejnou železničnou traťou, nielen na území Slovenska, ale celého vtedajšieho Uhorska, bola konská železnica z Bratislavy do Trnavy, ktorej prvý úsek bol do verejnej prevádzky odovzdaný v roku 1840. Keďže v tomto prípade nešlo o využitie motorovej sily, považujeme za skutočný deň zrodu železníc na Slovensku až 20. august 1848, deň príchodu

prvého „naozajstného“ vlaku, ako hovoria železničiar, „železo na železo“. V ten deň dorazil po novopostavenej trati z rakúskeho Marcheggu (konečnej stanice odbočky z magistralnej Severnej železnice cisára Ferdinanda) do Bratislavy prvý parný vlak.

Slovenská železnica v súčasnosti

Po rozdelení Československej federatívnej republiky a v nadväznosti na rozdelenie Československých štátnych dráh na dva samostatné subjekty vznikli 1. januára 1993 Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Od 1. januára 2002 sa ŽSR podľa Projektu transformácie a reštrukturalizácie ŽSR rozdelili na dva samostatné subjekty – ŽSR a Železničnú spoločnosť, a. s. (ZSSK). A následne, 1. januára 2005, sa ZSSK rozdelila na Železničnú spoločnosť Slovensko, a. s., zabezpečujúcu osobnú dopravu, a Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., zabezpečujúcu nákladnú dopravu.

ŽSR zabezpečujú prepravné a dopravné služby, ktoré zodpovedajú záujmom dopravnej politiky štátu a požiadavkám trhu, vrátane súvisiacich činností. Hlavným predmetom činnosti ŽSR je od 1. januára 2002:



- správa a prevádzka železničnej dopravnej cesty (ŽDC),
- poskytovanie služieb súvisiacich s obsluhou ŽDC,
- zriaďovanie a prevádzkovanie železničných, telekomunikačných a rádiových sietí,
- výstavba, úprava a údržba železničných a lanových dráh,
- ďalšie podnikateľské činnosti zapísané v obchodnom registri.

ŽSR spravujú:

- 6 877 km koľají normálneho, širokého a úzkého rozchodu tratí,
- 1 923 km tratí zaistených zabezpečovacím zariadením,
- 1 159 prístupov so zabezpečovacím zariadením,
- 8 773 výhybiek,
- 76 tunelov v celkovej dĺžke 43,3 km,
- 2 283 mostov v celkovej dĺžke 46,7 km,
- 2 344 železničných prístupov,
- 3 848 budov. ■

www.zsr.sk



Ťažba a spracovanie dreva patrili od nepamäti k hlavným zdrojom obživy obyvateľov slovenských hôr. Začiatkom minulého storočia však kapacita a aj kvalita dopravy dreva tradičným spôsobom, splavovaním, prestávala stačiť potrebám rastúceho priemyslu krajiny. Bolo nutné zabezpečiť dostatočnú kapacitu a plynulosť dopravy dreva počas celého roka. Lesnaté, dlhé a tiahle doliny Karpatského oblúka predstavovali ideálny terén na výstavbu v tej dobe jediného skutočne efektívneho dopravného systému – lesnej železnice. Boli to vlastne akési zmenšeniny klasických železníc. Ich rozchod bol užší, z dôvodov lepšej prispôsobivosti terénu a nižších stavebných nákladov, najčastejšie 760 mm. Začínali väčšinou pri píle alebo „veľkej železnici“ v údolí význačnejších vodných tokov a ich vetvy viedli pozdĺž prítokov do ostatných dolín povodia. Jednotlivé lesné



ČIERNOHRONSKÁ ŽELEZNICA

železnice dosahovali rôznu dĺžku a technickú dokonalosť. Niektoré z nich boli technickými unikátmi. Napríklad prvá elektrifikovaná lesná železnica v strednej Európe v Lubochni z roku 1904 alebo úvratové úseky lesných železníc v Lednických Rovniach a Vychylovke. V období zlatého veku lesných železníc, teda v prvej polovici dvadsiateho storočia, bolo na území Slovenska asi štyridsať lesných železníc rôznych kategórií. Od niekoľkokilometrovej až po rozsiahle dopravné systémy s pravidelnou verejnou osobnou prepravou.



Jej čaro Slovensku závidí celý vyspelý železničný svet



Slovenské Rudohorie bolo a je častým cieľom mojich ciest. A tak som sa začiatkom osemdesiatych rokov ocitol v Čiernom Balogu krátko po zrušení Čiernohronskej úzkokoľajnej železničky. Našťastie som už o nejaký čas mohol sledovať, a to aj veľmi zblízka, ako tento technický unikát vstáva z mŕtvych. Veľa mojich kamarátov totiž študovalo na Vysokej škole dopravnej v Žiline a niektorí z nich dodnes robia viac ako

všetko pre to, aby táto malebná úzkokoľajná dráha, ktorej čaro Slovensku závidí celý vyspelý železničný svet, robila radosť nielen na svoju vlastnú hrdým Slovákom, ale aj tisíckam zahraničných turistov. Okrem pravidelných jazd Čiernohronskej železničky ponúka počas celého roka mimoriadne jazdy historickým vláčikom so zastávkami na fotografovanie na trase Chva-



timech – Čierny Balog – Vydrovo. Vláčik je ťahaný motorovou lokomotívou (maximálna kapacita 300 osôb), za príplatok parnou lokomotívou (maximálna kapacita 300 osôb) alebo motorovým vozňom M21 004 (kapacita 70 osôb), je možné vyskúšať si aj drezínu. Počas jazdy vláčikom sa môžete občerstviť v bufetovom vozni. Súpravy všetkých mimoriadnych vlakov začínajú a končia v Čiernom Balogu. ■

www.chz.sk



Veřejná dopravní cesta

deset let v soukromém vlastnictví

? Rozhovor s předsedou představenstva a generálním ředitelem akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy Ing. Janem Šatavou jsem začal tématem: úzkokolejky v Ruské federaci.



Ing. Jan Šatava

! Tamní úzkokolejné tratě mají typizovaný rozchod 750 mm. Byly na ně dodávány mimo jiné stejné lokomotivy z ČKD, které stále jezdí po naší trati. Za carského Ruska, ale i později byly úzkokolejné sítě ve Velké zemi větší a roz-

sáhlejší než kdekoli jinde v Evropě. Na území Ruské federace jsou tak doposud provozovány desítky úzkokolejných lesních železnic klasického střihu, které v Československu zanikly dávno před jeho rozpadem. Dodnes jsou v Rusku a v jeho nástupnických státech poměrně rozsáhlé funkční sítě veřejných úzkokolejných drah. I když, nutno říci, že se z velké většiny potýkají s podobnými, ne-li horšími problémy, jaké známe z ostatní východní Evropy. Tzn., živoří na hranici zániku a elementární technické provozuschopnosti. Na druhou stranu, v Ruské federaci existuje fenomén, který v jisté modifikaci pronikl i na území někdejšího Československa, kde z něho zbyl poslední relikv: „Košícká dětská železnice“. Takzvané pionýrské železnice podle mého názoru rozhodně nepatřily mezi záporné produkty své doby. Jejich idea spočívala v tom, že se na povolání železničářů děti připravovaly na skutečné železnici. Pochopitelně úzkokolejné. Ty zpravidla vznikaly v pří-

městských návštěvnických volnočasově zajímavých parkových lokalitách. Někde šlo o jednokilometrový okruh, někde i o deseti dvanáctikilometrovou dráhu spojující okraj centra města třeba s lesoparkem nebo se ZOO. Na těchto železnicích byly provozovány stejné soupravy a za stejných pravidel jako na veřejných úzkokolejkách. Pod dozorem dospělých tam ale veškeré činnosti pro zabezpečení jejich provozu, od výhybkářů až po výpravčí, průvodčí a vlakovodoucí, vykonávaly děti. Kdo zná Budapešť a byl tam na Gyermek Vasút, neboli dětské dráze, tak ta si, snad jako jediná ve východoevropských neslovanských zemích, tento kolorit zachovala. Do nádražního rozhlasu hlásí desetiletá dívka, dvanáctiletá výpravčí vypravuje vláček a obdobně staří průvodčí kontrolují jízděnky. Tato dvanáctikilometrová dráha s celoročním provozem je oblíbeným výletním místem a je součástí systému budapeštské městské dopravy. Takových železnic dodnes na území Ruské federace najdeme desítky. Řada z nich se vrací ke kořenům, opravuje původní parní lokomotivy a po úpadkových devadesátých letech ty z železniček, které je přežily, zažívají velkou oblibu. Mohu např. jmenovat úzkokolejnou dráhu v Kratovu pod Moskvou. Ta je kompletně nově vybavená počítačovým řízením provozu, dálkovým ovládním výhybek, modernizovanými lokomotivami tak, aby se děti, které tam tzv. slouží, seznamovaly s nejmodernějšími výdobytky železniční dopravy.

? Obraťme na západ do Jindřichova Hradce. Jindřichohradeckým místním drahám, a.s. se 1. března 2008 podařilo dosáhnout desátého roku provozování nejslavnější české úzkokolejné dráhy.

! Nejen české. Od 1. března 1998 jsou jindřichohradecké úzkokolejky vlastnictvím akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. Tím byla završena velká (a vleklá) privatizace dvou úzkokolejných tratí. JHMD do provozu převzaly trať do Nové Bystřice už 14. června předchozího roku a zbytek úzkorozchodného systému k 24. říjnu 1997, ovšem pouze do pronájmu od Českých drah. Na toto období vzpomínám rád. Byly to takové gründnerské časy, kdy se na nás hrnula spousta problémů a bylo třeba neustále řešit všechno možné. Včetně nedostatku peněz, protože doba byla velmi tvrdá a do privatizace jsme vstupovali téměř bez kapitálu. Nicméně fungujeme deset let a kus práce udělán bylo. Provoz je prakticky dvojnásobný oproti jakémukoli historickému období před naším nástupem. Týká se to i výkonů v osobní dopravě. Funguje i nákladní a tzv. program „Nostalgie“ – to jsou parní vlaky, a to měrou, která nemá v republice obdoby. Jsme nejenom dopravce, ale i vlastník dráhy a provozovatel. Přestože je naše dráha v soukromém vlastnictví, je veřejnou dopravní cestou a plnohodnotnou součástí českého železničního systému. To je u nás zřejmé i v nákladní dopravě. Veškeré zásilky, které chodí na úzkokolejku, na ní přecházejí z normálního rozchodu a naopak. Vagóny, které jsou naloženy na úzkokolejce a přepravovány na speciálních úzkorozchodných podvozcích, potom po svých kolech pokračují dál v podstatě do celé Evropy. Naše úzkokolejka tedy zdaleka není jenom technická rarita, ale je stále komplexní součástí dopravní soustavy České republiky. A jako taková je podporována Státním fondem dopravní infrastruktury, který o veřejnou železniční infrastrukturu pečuje. I to dokazuje, jak je v naší zemi systém pod-

pory veřejné dopravy obecně a v širším slova smyslu propracovaný a funkční. Co se týče dalších institucí, které makroekonomicky a legislativně ovlivňují možnost existence podniků jako jsme my, má Česko velmi slušně zpracovaný legislativní rámec provozování drážní dopravy, s jasně rozdělenými činnostmi, pravomocemi a odpovědností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy. Jsem velmi rád, že při vzniku tohoto legislativního rámce, stejně jako při koncipování rámce ekonomického – financování základní dopravní obslužnosti z veřejných zdrojů, byla naše společnost. Jako první česká soukromá poválečná železnice si de facto některé první kroky, aby vůbec mohla existovat, vynutila. Hlavní iniciativa pro tento legislativní rámec ale samozřejmě byla na straně Ministerstva dopravy ČR. A nutno konstatovat, že Ministerstvo dopravy ČR dodnes v tomto směru vystupuje výrazně liberálně. Tím mám na mysli, že se neorientuje jen na jednoho dominantního železničního dopravce.

🔍 Obnovujete, renovujete, zachraňujete, vytváříte...

📌 Hlavně ale musíme neustále přemýšlet o tom, že úzkokolejka je fenoménem devatenáctého století, ale žijeme v Evropské unii 21. století, v tržním hospodářství. Proto musí mít ekonomický rámec činnosti. Její provoz musí být ekonomicky



uzavřený, funkční. Úzkokolejka si musí vydělat nejen na současný provoz, ale i na budoucí období. To, co jsme zprivatizovali, bylo (v podstatě) živoucí technické muzeum. Ale základem naší činnosti je zajišťování základní dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu. Vozíme lidi do škol, do zaměstnání, na návštěvy, výlety atd. Jindřichohradecké místní dráhy je třeba vnímat tak, že to v první řadě není žádná historická doprava, ale že si naši zákazníci zaslouží kulturu cestování odpovídající počátku jedenadvacátého století, a to stojí nějaké peníze.

🔍 Kdy po vašich tratích bude jezdit cosi jako TGV nebo alespoň Pendolino?

📌 Pendolino na úzkokolejkách jezdit opravdu asi nebude. Požadavky a podmínky regionální dopravy, oproti dálkové osobní dopravě, jsou

technicky i kulturou cestování výrazně odlišné. Existuje jistě řada možností i futuristických vizí a souprav i na náš úzký rozchod, ale stále jsme malá soukromá firma a naše finanční možnosti jsou omezené. Naši cestou na zlepšení kultury cestování jsou výrazně modernizované starší vozy zakoupené v Polsku. Jeden takovýto motorový vůz už nám zasahuje do provozu. Stále ovšem s původní hydrodynamickou pohonnou jednotkou, pouze s modernizovaným interiérem. To ale není stav, na němž chceme setrvat. Je to mezistupeň nutný k tomu, aby tato vozidla byla v Česku schválena do veřejného provozu. Teprve následným krokem bude velká modernizace do podoby (řekněme) jedenadvacátého století.

🔍 Když jsem kdysi absolvoval exkurzi vašim depem, ukazoval jste mi motorovou trakci a konstatoval: „Tak, vyměnili jsme tam motor, a lokomotiva má o několik set litrů nafty ročně menší spotřebu.“

📌 To byla první velká modernizace hnacích vozidel, do které jsme se pustili po roce 2000. Typ lokomotiv, u nás tradičně označený T47.0 (mladší železničáři jej budou znát jako 705.9), pochází z padesátých let, nejstarší z roku 1954, nejmladší se letos dožívají 50 let. Vozidlo motorové trakce konstruované v této době prostě už dnes je za první fabrikou na práci údržby a za druhé obrovským prů-

točným trychtýřem na pohonné hmoty. S racionálně úsporným režimem provozu se v padesátých letech nepočítalo. Konstrukce těchto vozidel je jednoznačně zastaralá. A protože na nich dodnes stojí tíže pravidelného provozu základní dopravní obslužnosti, přistoupili jsme k jejich zásadní modernizaci, především pohonné jednotky. Lokomotivy zvenčí vypadají téměř jako původní (design 50. let je velmi zdařilý), ale mají nový motor, jinak řešený elektrický přenos výkonu a elektronickou regulaci. Ekonomický efekt jejich modernizace byl překvapivý. Roční úspora provozu jedné lokomotivy přesahuje hodnotu milionu korun.

🔍 Pokud by Česko mělo zemské spolkové uspořádání, jako má o hodně menší Rakousko, zasahovala by působnost Jindřichohra-

deckých místních drah dvě země. V systému našeho krajského členění to jsou dva krajské samosprávné celky: Kraj Vysočina a Jihočeský kraj.

📌 V Česku, jako v jediné z postkomunistických zemí (pomín-li NDR, kam plynule přešel západoněmecký systém), existuje funkční a fungující systém podpory veřejné osobní dopravy. Je to vidět téměř všude, kam se člověk podívá. Ať na autobusovém parku, kvalitě vozidel, které zajíždějí i do nejmenších vesnic, tak i na tom, že česká železniční síť a služby na ní poskytované stále patří k nejhustším a nevytíženějším v Evropě. Samozřejmě můžeme vzhlízet ke Švýcarsku jako k našemu nedostížitelnému vzoru, ovšem je nutno si uvědomit, že Švýcarsko je daleko bohatší stát. Tento náš systém musel vzniknout na základě jakési politické vůle. A vůle financovat a provozovat veřejnou dopravu v této zemi



nesporně je. Systém se zažil, a jako dopravce mohu říci, že je vcelku spolehlivý. Před léty jsme měli obavy, že delegováním pravomocí a odpovědnosti za kvalitu a rozsah dopravní obslužnosti na kraje mohou vzniknout velké problémy. Že si třeba na některých nebudou chtít uvědomit hloubku této odpovědnosti. Takže, aniž bych teď komentoval situaci v krajích jiných, ony dva, doktore, vámi zmiňované kraje, Vysočina a Jihočeský, na jejichž území se pohybují naše vlaky, se tohoto úkolu zhostily opravdu se ctí. Na hlavu Jihočeského kraje musím složit ještě jednu pochvalu: Jihočeský kraj je schopen chápat termín „základní dopravní obslužnost území“ poněkud širěji než jiné samosprávné územní celky. Necituje neustále dokolečka kdysi kýmisi vyřčenou pseudodefinici, že základní dopravní obslužnost je pouze doprava do zaměstnání, do školy a k lékaři, což samozřejmě není pravda. Základní dopravní obslužnost je součástí infrastruktury kraje, která velmi výrazně ovlivňuje ekonomický rozkvět a řadu aktivit území veřejnou dopravou obsluhovaného. Troufnu si říci, že tyto hlubší vazby mezi veřejnou dopravou, ekonomikou v regionech ve vztahu k demografickému vývoji a dalším veličinám si Jihočeský kraj ku prospěchu svých obyvatel dokázal uvědomit ze všech nejdříve. ■

www.jhmd.cz





Být užiteční svému okolí

? Pardubice jsou mému srdci milé z mnoha důvodů. Nejen proto, že jsou krajským městem regionu, jemuž vévodí Králický Sněžník (rozvodí tří moří), že produkty firmy Perníkář Pardubice bývají zlatým hřebem jinak strohých kulinařských počinů řady mých čundrů, ale i proto, že mám v tomto městě spoustu přátel. V úterý 25. března jsem byl vlakem v Pardubicích hned dvakrát. Poprvé nad ránem, když jsem se přes ně vracel nočním rychlíkem ze zimního přejezdu Velké Fatry, a podruhé, když jsem byl dopoledne navštívit předsedu představenstva a generálního ředitele firmy Chládek & Tintěra Pardubice, a.s. Ing. Libora Josku. Rozhovor s ním jsem začal konstatováním, že výstavba železničních koridorů stále prožívá boom, neboť už i mé téměř rodné Sezimovo Ústí disponuje dvoukolejnou železniční tratí.



Ing. Libor Joska

chozích letech jejich realizace běží velice dobře. Budují se ve směru na Plzeň i přes váš rodný Tábor a Sezimovo Ústí na České Budějovice. Naše společnost ale nemůže být a není závislá pouze na stavbách koridorů. Z hledis-

! Prožívá neprožívá. Pokud bych to mohl hodnotit, a to i jako bývalý železničář, Česká republika je zhruba v polovině jejich výstavby. První a druhý koridor jsou u konce a staví se třetí a čtvrtý. Je pravdou, že po určitém váhání v před-



ka realizací firmy Chládek & Tintěra Pardubice železniční koridory (u nichž figurujeme jako subdodavatel nadnárodních společností) naplní zhruba třetinu našich kapacit. Disponujeme totiž jedním z největších stavebních potenciálů na speciální práce na železničním svršku. Tzn. od šterkového lože až po kolejnice. Jsme největší firmou na svařování kolejnic a na budování bezстыkové koleje v republice. Z toho těží i velké dodavatelské firmy, protože garantujeme nejvyšší kvalitu. Stavíme od kolejí přes nástupiště až po železniční přejezdy. Když se stavěl první koridor z Břeclavi směrem na Děčín, hodně činností se odehrávalo v našem kraji mezi Českou Třebovou, Brnem a Prahou. Měli jsme to podstatně blíž, než když teď musíme jezdit k vám do jižních Čech či do západních.

? Disponujete i úzkokolejnou technologií...

! To mj. proto, že chceme držet krok se světovými trendy a rozvojem tohoto produktu. Úzkokolejka je důležitá. Dělají ji naše divize Havlíčkův Brod a Litoměřice. Každým rokem se snažíme přijít s něčím novým. Z hlediska železnic si

Chládek & Tintěra
PARDUBICE



Podnikatelská filozofie akciové společnosti Chládek & Tintěra Pardubice vychází z poslání moderního podniku – být užiteční svému okolí. Tedy být producenty kvalitního a poptávaného zboží – výrobků a služeb, dobrými zaměstnavateli, nositeli pozitivních mravních a sociálních hodnot. Společnost Chládek & Tintěra Pardubice byla založena v dubnu 1994 jako dceřiná společnost stejnojmenné litoměřické „matky“. V roce 1997 se transformovala na akciovou společnost a osamostatnila se. Akcionáři podniku jsou výhradně české fyzické osoby, přičemž nadpolovičnou většinu akcií drží management firmy. Předmětem její činnosti, členěné do divizí: kolejové stavby, mostní stavby, svařování, silniční stavby, pozemní stavby, projekční, inženýring, doprava a mechanizace, je poskytování komplexních služeb v oblasti výstavby, rekonstrukce a opravy technické infrastruktury státu a obcí (koleje, mosty, silnice, vodovody, kanalizace), rekonstrukce občanských a průmyslových staveb (program revitalizace železničních stanic). Dynamicky rozvíjí portfolio informačních produktů v oblasti projekce a stavební diagnostiky, investičního a realizačního inženýringu včetně developerských projektů. Chládek & Tintěra Pardubice je vedoucím pod-



ale budujeme krédo obecné stavební firmy. Kvůli diverzifikaci podnikatelských rizik a tomu, abychom drželi krok s rozvojem celkové dopravní infrastruktury státu. Firma Chládek & Tintěra Pardubice začínala s železnicí. Pak jsme přibrali silnice, mosty a v letošním roce možná až třetinu obrátu budou tvořit pozemní a inženýrské stavby – vodovody, kanalizace. V současné době už je záběr naší firmy obrovský. Jsme komplexní stavební firmou, která je v určitých oborech unikátní. Z hle-



diska objemu našich prací pro železnice tvoří koridory zhruba třetinu. Druhou třetinu tvoří opravy na regionálních drahách. Snažíme se být generálními dodavateli pro Správu železniční dopravní cesty nebo pro České dráhy, akciovou společností. Poslední třetinu tvoří speciální stavby mimo dráhu. Např. jsme stavěli celou vlečku pro továrnu Toyota, PCA v Kolíně. Na Slovensku kompletní vlečkovisko pro KIA Žilina a dnes jsme máme blízko k dohodě o realizaci celé vlečky Hyundai Nošo-



nikem na českém trhu termitového svařování kolejnic a tvorby bezстыkové koleje. Svůj operační prostor rozšiřuje i prostřednictvím akvizic, zakládáním dceřiných společností a společných podniků (BERTH, KVIS, Duchcovská svařovna, Marhold, Instav aj.). V rámci dalších aktivit získala a kompletně přestavěla bývalou sportovní halu ŽET v Pardubicích-Starém Hradišti. Vybuodovala z ní moderní špičkový sportovně relaxační komplex H-centrum, kde lze aktivně sportovat, příjemně relaxovat, realizovat firemní akce a jednat. H-centrum disponuje víceúčelovou sportovní halou, třemi tenisovými kurty (z toho dvěma v létě odkrytými), třemi badmintonovými kurty, lezeckou a boulderovou stěnou, posilovnou, aerobicem, dvěma bowlingovými dráhami, finskou saunou a infrakabinou, soláriem, whirlpoolem, masážemi, VIP salonkem, sportovním a relaxačním barem s velkoplošnou projekcí.



vice. „Asijští tygři“, to jsou hodně přísní investoři. U nich je důležité, že se vejdem do ceny, že jsme kvalitní a hlavně že máme dobré reference a naši stavbyvedoucí a další management komunikují v angličtině. V neposlední řadě pak to, že jim umíme nabídnout určité kvalitní materiály, organizaci práce a progresivní technologické postupy, které jim stavbu zlevní.

? Pokud bych mohl zakormidlovat do úplně jiné oblasti dopravy, a to sportovní – ,relaxační... Když jste na sedačce spolujezdce a řítíte se smykem šílenou rychlostí po šotolině, pak na takové záležitosti, jako je byznys nebo co kdo kde o vás říká, není čas myslet. Ostatně většina situací, v nichž jde o samu podstatu bytí (pokud je přežijeme ve zdraví), duševně očišťuje podstatu od nepodstaty. Zpravidla nám pak dochází, že když nejde o život, že se „z toho až tak moc nestřílí“...

! Máte-li na mysli závodění, tak naše firma je partnerem a vlastníkem Hroch Rally Teamu. Na týmových soutěžních vozech figurují loga Chládek & Tintěra. Vše začalo před sedmi osmi lety, kdy jsme se přes sponzorování dostali k automobilovým soutěžím v rally. Zalíbilo se nám to, a hlavně se nám líbila souvztažnost soutěží s vývojem



firmy. Expanzi firmy Chládek & Tintěra Pardubice do dalších krajů (teď jsme firmou celorepublikovou) provázela právě v nich konaná mistrovství České republiky. Velice nám to pomáhalo. Pokud jsme pak přijeli na stavbu na Šumavu, do Krumlova nebo do Zlína (protože dělá-

me ve Vsetíně) apod., naši partneři a zákazníci říkali: „Jé, Chládkovi, to je ten hroch, co byl na tom závodním speciálu.“ Naším smluvním jezdcem je pan Josef Peták a navigátorkou paní Alena Benešová. Ti jezdí velké mezinárodní mistrovství republiky. Já, pokud mám čas, jezdím s Josefem Petákem jako navigátor mistrovství republiky v rallye sprintech. To jsou jednodenní soutěže. Josef Peták je v soutěžích pětinasobným mistrem republiky. Společně jsme trojnásobní mistři republiky ve skupině A (pohon na jednu nápravu). Je to velice dobrá propagace firmy. Samozřejmě, pokud nejezdíte padesátí, ale jste v první pětce absolutního pořadí mistrovství republiky a první ve své třídě. Takže i díky tomu je firma Chládek & Tintěra Pardubice hodně na očích. A protože nám to hodně pomáhá, investujeme do této formy propagace nemalé částky. Pro mě osobně je těch pět šest závodů za rok vynikajícím

relaxem. Ač si někdo ťuká na čelo a doma o mě mají strach. Přece jen jsou stromy hodně blízko závodní trati. Ale je to i o tom, že chci-li, aby se lidé spoléhali na mě, musím dokázat spolehnout se na svého jezdce i na sebe, že jej dobře odnaviguji. A musím to zaklepat, zatím jsme žádnou vážnější nehodu neměli. Je to neocenitelný relax i balzám na duši, který mi pak o to víc umožňuje věnovat se práci.



enteria

? V souvislosti s vaší firmou a tématem relaxace je třeba zmínit váš sportovně relaxační komplex H-centrum.

! Je to zhruba dva roky (v březnu 2006), kdy jsme jej otevřeli. Byl to pro nás krok do neznáma, protože jako velká stavební firma jsme se dali nejen do stavby sportovního centra, což jsme už tehdy uměli, ale i do jeho provozování. V prvním roce to nebylo jednoduché, protože jsme se učili za pochodu. Provozovat, lákat zákazníky tak, aby H-centrum ekonomicky fungovalo. Nejenže jsme udrželi kvalitu, ale i ochotný a milý personál a postupně jsme rozšiřovali i nabídku. Je pro nás velkou satisfakcí, když teď lidé říkají: „Jo H-centrum, tam je



furt plno. "A tak naše přátele i potenciální návštěvníky nabádáme: „Hlaste se včas.“ Obzvláště teď přes zimu. Pokud byste si kliknul na on-line rezervace, tak kurty na tenis a badminton jsou na soboty a neděle na sto procent obsazeny. Je skvělé, že provoz H-centra nemusíme dotovat. Sice na něm nezbohatneme, ale H-centrum už vydělává samo na sebe a výborně naplňuje naše heslo: „Být užiteční svému okolí.“ To může někomu znít jako prázdná fráze, ale nás naplňuje fakt, že jsme pro svůj region něco udělali.

? Po čtrnácti letech existence se vaše firma rozhodla pro holdingové členění.

! Je tomu asi dva roky, co jsme upravili strategii firmy. Nejen, že dál jako vlajkovou loď budujeme společnost Chládek & Tintěra Pardubice, ale začali jsme rozšiřovat své podnikání ve stavebnictví prostřednictvím dalších dceřiných firem, kterých k dnešku máme osm. Vznik-

ly pro obory, které jsme jako firma Chládek & Tintěra Pardubice nechtěli brát pod sebe, anebo jsou v jiném regionu a nejdou řídit z jednoho centra. Ke dnešku jsme dospěli k tomu, že Chládek & Tintěra Pardubice je sám o sobě velkou firmou a ještě řídí sedm dceřiných společností, což je občas hodně složité. Od 1. května 2008 převádíme naši strukturu na holdingovou. Odštěpením od firmy Chládek & Tintěra Pardubice vzniká holdingová společnost Enteria, která bude mít pod sebou osm firem, jimž bude dělat matku. Takže i Chládek & Tintěra Pardubice se stane dceřinou firmou. Holding bude vykonávat funkci vlastníka, jmenovat top management, dávat zadání – cíle, a k tomu jsme mu ještě přidali servisní roli. Enteria bude všem dceřiným firmám poskytovat služby ekonomického zázemí, logistiky, personalistiky, zkrátka věci, které je racionálně dělat centrálně. Dosavadní dceřiné firmy jsme zřizovali víceméně pro stavební účely. Budou sta-

vět i v rámci holdingového uspořádání, ale Enteria od nich převezme agendy, které je odváděly od podstaty podnikání. Bude dělat věci a projekty, na něž nebyl čas a kapacita, např. developing. Máme spoustu nápadů a pozemků.

? A kam zmizí pánové Joska a Chládek?

! Nikam. Budeme v představenstvu společnosti Enteria a.s., protože jsme spoluvlastníky holdingu a ve firmě Chládek a Tintěra je čas udělat prostor mladším manažerům. Já budu jejím generálním ředitelem a pan Ondřej Chládek ředitelem pro strategii. Chládek & Tintěra Pardubice dostane nový management a změníme systém na německý. Budeme v dozorčích radách dceřiných firem. Nový stavební holding Enteria a.s. bude českou stavební firmou s českým kapitálem! ■

www.cht-pce.cz

Správcovská stanoviště taxislužby výrazně pomohla vylepšit pověst Prahy



? V souvislosti s hlavním tématem jsem navštívil pana Jiřího Kvasničku, ředitele společnosti AAA Radiotaxi, abychom si popovídali i o tomto způsobu přemísťování se v prostoru a čase. První, s čím se zahraniční návštěvníci Prahy – pasažéři leteckých společností – setkají, nezděra bývají právě žluté taxíky AAA Radiotaxi popř. mikrobusey CEDAZ. A tento dojem z nově navštívené země bývá pro její celkovou pověst a oblibenost rozhodující.

! To je pravda. Česko má mnoho vstupních bran. Jsou jimi mezinárodní letiště, železniční a autobusová nádraží atd. Asi nejvýznamnější z nich ale je letiště Praha-Ruzyně. Tam nám jezdí téměř dvě stě žlutých vozů a šedesát mikrobuseů CEDAZu, což je smluvní doprava, jezdící do předem stanovených lokalit v Praze za pevné ceny. K tomu ještě zajišťujeme linkovou dopravu čtyřmi autobusy do ulice V Celnici. Tuto trasu začínáme jezdit od pěti hodin ráno do dvaadvaceti a někdy třiaadvaceti hodin v noci za 120 Kč jedním směrem. Provozování letištních přepravních služeb je podmíněno plněním náročných kritérií provozovatele letiště společnosti Letiště Praha. Řidiči, jak „Tří áček“, tak CEDAZu mají stejnokroje a jsou jazykově disponováni, aby byli schopni reagovat na požadavky zahraničních cestujících. Všechny naše vozy splňují vysoké nároky

na vybavenost a umožňují úhrady prostřednictvím platebních karet. Takže také díky tomu je pražská letištní taxislužba na špičkové evropské úrovni. Pasažér se nemá čeho bát.

? „Strach“ o patřičnou úroveň pražské taxislužby ale mívají i lidé prosazující zájmy zahraničních, Praze konkurujících metropolí. V rozhovoru s naším prezidentem prof. Václavem Klausem jsem kdysi konstatoval (viz www.e-vsudybyl.cz, heslo pro fulltextový vyhledávač: „ořezávátka v antipropagandě“), že jsme naprosta ořezávátka v antipropagandě vůči prohlášením, která na adresu České republiky zaznívají ze zemí majících péči o zahraniční turisty, kteří jezdí utrácet peníze k nám, a ne k nim. Že např. v podmínkách Itálie je zlodějina běžným folklorem. Náš prezident odpověděl: „Kdysi, když jsem tam studoval, mi policejní úředník na magistrátu, kde jsem si byl pro nějaké razítko, šetrně sdělil: ‚Mějte pořád zapnutou kapsu, protože vám jinak všechno okamžitě ukradnou.‘ To je pravda. Ale nemyslím si, že máme nějakou bezprostřední metodu, jak tomu zcela zabránit.“

! Očerňování našeho cechu, to je neustávající a nepřijemná diskuse. A myslím si, že z velké části i dobře instruovaná. Nikde na svě-

AAA
RADIOTAXI s.r.o.

tě nejsou taxikáři svatí. A pražská taxislužba na tom v evropském měřítku zdaleka není nejhůř. Po Praze jezdí tři a půl tisíce vozů taxi. Z nich určitě tři čtvrtiny s pomocí dispečinků, které fungují minimálně od poloviny devadesátých let minulého století. Kdyby s nimi návštěvníci Prahy a pražská veřejnost nebyli spokojeni, určitě by už dávno zanikly. Áčka jsou tady od roku 1990 a zaznamenávají neustálý nárůst zákazníků i smluvních řidičů. Z toho vyplývá, že naše služba je chápána pozitivně. To, co Praze dělá problémy, je chabá kontrolní činnost veřejných orgánů, které by měly kontrolovat nejen taxislužbu, ale veškeré služby v dopravě. Praha strádá na nedostatek vize. Zkrátka chybí tu mantinely, aby taxislužba mohla být tak renomovanou podnikatelskou činností, že by její pověst bylo možné nabourávat jen stěží. V tom, si myslím, je velká chyba. Ale abych pražský magistrát jen nekritizoval.

Jednou z jeho dobrých služeb Pražanům a návštěvníkům Prahy jsou správcovská stanoviště taxislužby, kterých je v Praze cca pětadvacet až čtyřicet procent. Některá z nich příští rok končí. A velká škoda je, že se zatím veřejně, ani na diskusích na magistrátní úrovni na „taxi komisi“ neprojevila žádná snaha je zachovat. Správcovská stanoviště totiž velmi výrazně pomohla vylepšit pověst Prahy, protože správci ručí za chování řidičů taxislužby a garantují dodržování cenových relací služeb. Magistrát hl.m. Prahy nemá za posledních pět let na správcovská stanoviště žádné stížnosti. Správcovství stanovišť, to je další služba, kterou nejen AAA Radiotaxi, ale i další dispečinky pro Prahu úspěšně zajišťují. Určitě by stálo za to, aby ze strany kompetentních magistrátních orgánů samosprávy hl. m. Prahy byla věnována náležitá pozornost prodloužení smluv na správcovství stanovišť, popř. aby se uskutečnila další losování či jiná forma výběrového řízení.

? Se „Třemi áčky“ se z bodu A do bodu B dostanu zpravidla hladčeji, než kdybych jel vlastním vozem.

! Navigaci a komunikaci má AAA Radiotaxi nejen ve svém názvu. Informační technologie jsou mým koníčkem, a i proto se má firma snažit držet krok s jejich vývojem. Do konce dubna tohoto roku budou mít všechny taxíky jezdící v barvách AAA Radiotaxi navigaci. Pracujeme na předávání informací TMC nejenom pro šoféry, ale prostřednictvím rádií i pro Pražany. Co se týče řidičů, mohou tak volit nejen nejekonomičtější nebo nejkratší trasu,



ale vzhledem k aktuální konstelaci v dopravě i trasu nejrychlejší. Záležet bude jen na jejich dohodě se zákazníkem.

? Když přijdu do svého oblíbeného Novoměstského pivovaru v Praze, vědím, že mám rád jejich řezané pivo. Pokud pak přijdu do hotelu kde už mne zdraví jménem, je to podobně příjemný pocit, jako když si volám taxíka AAA Radiotaxi. I u vás už vědím, s kým mají tu čest (tedy víc, než o sobě vím já). Být pozorný k opakovaným klientům je velkou konkurenční výhodou.

! Ano, dobrý vstřícný krok vůči zákazníkovi. Dát mu najevo, že si jej vážíme, že k nám nevolá jako cizí. Znáť jeho obvyklé požadavky. V případě AAA Radiotaxi víme, jaké auto pro něj obvykle jezdí, ale teď nemám na mysli číslo vozu nebo konkrétního řidiče, ale typ a specifikaci služeb. Někdo chce vůz, v němž se vůbec nekouří, jiný opakovaně kombíka

atd. Požadavků je rozmanitě a těch hlavních tak dvacet třicet. Zákazník tedy může specifikovat své potřeby a nezdírať jsme na ně schopni reagovat i dřív, než je vysloví. V této souvislosti je třeba vyzdvihnout práci našich operátorek. A získat do svých řad příjemné, asertivní zaměstnance v Praze? To vůbec není snadné. Praha má téměř nulovou nezaměstnanost. Posledního půldruhého roku je hodně problematické do non-stop čtyřadvacetihodinového provozu nabírat další kvalitní lidi. Obzvlášť k taxislužbě, kdy převládáme (obzvlášť v noci) různými náladami stíženými zákazníky. Nulovou nezaměstnanost v Praze vnímám jako velkou brzdu pro poskytování slušných služeb obecně. ■

www.aaataxi.cz





Na Letišti Praha v Ruzyni stejně jako na ostatních mezinárodních vzdušných přístavech schengenského prostoru začalo od půlnoci ze soboty 29. března na neděli 30. března 2008 platit volné cestování po členských zemích Schengenu. Správa Letiště Praha se začala na schengenský provoz připravovat již v r. 2002 při plánování výstavby Terminálu 2. Ten zajišťuje, aby se spolu nepotkaly skupiny cestujících z prostoru Schengenu a Non-Schengenu. Viditelnou změnou je odstranění pasové kontroly při odletu nebo příletu na Terminál 2. Pasová kontrola na odletech z tohoto terminálu bude nahrazena jen kontrolou palubní vstupenky a totožnosti. K tomu budou cestující potřebovat jakýkoli doklad totožnosti vydaný státní autoritou, ať už půjde o pas nebo občanský či řidičský průkaz. Druhou viditelnou změnou bude vytvoření nové pasové kontroly v prostoru mezi Terminálem 1 a Terminálem 2, která bude fungovat jako hranice schengenského prostoru. V letní sezoně 2008 je pražské letiště propojeno nejvyšším počtem spojů právě s velkými schengenskými letišti - s Paříží, Amsterdamem a Frankfurtem. V Praze jsou pro schengenské lety určeny odlety z východů C 2 - C 21 a D 1 - D 6. Pro non-schengenské lety, kde kontrola cestovních dokladů zůstává, je určen Terminál 1 a odlety se uskutečňují z východů A1 - A 8 a B1 - B 19.

? Slavnostního aktu při symbolickém otevření schengenského prostoru se spolu s premiérem Mirkem Topolánkem

Premiér Topolánek otevřel schengenský prostor

zúčastnil také generální ředitel Správy Letiště Praha Ing. Miroslav Dvořák, kterého jsem požádal o krátké vyjádření.



Ing. Miroslav Dvořák

bí koordinovat veškeré odlety a přílety i kvalitně vyškolit provozní složky, aby změna terminálu pro odbavení podle schengenských pravidel probíhala bezchybně. Současně došlo k přejmenování terminálů v celém areálu letiště na Terminál 1 až 4. Na to navazovaly změny informačního systému, nové provozní postupy týkající se handlingových partne-

rů i cizinecké policie či celního úřadu. Změny se dotkly také rezervačních systémů aerolinií i umístění jejich kanceláří. Zapojení mezinárodních letišť České republiky do odbavování podle schengenských pravidel přispívá ke zvýšení komfortu cestujících. Zatímco pro nás je vstup do Schengenu významným milníkem, pro naše děti bude volný pohyb přes hranice naprostou samozřejmostí. A to je na této události to nejkrásnější.

www.prg.aero

? Se zástupcem ředitele Služby cizinecké policie plk. Mgr. Vladislavem Husákem se potkáváme 29. 3. 2008 v den svých 52. narozenin při příležitosti slavnostního zahájení schengenského provozu na pražském ruzyňském letišti v odletové hale Terminálu 2. Mohli jsme se ale potkat již včera v předvečer této akce v rámci přátelského setkání lidí, kteří organizačně zajišťovali výroční zasedání Mezinárodního měnové-

ho fondu a Skupiny Světové banky v Praze v roce 2000. Záříjový Všudybyl roku 1999 byl totiž prvním časopisem na světě, který přinesl tehdy zcela nové logo MMF 2000. Pane plukovníku, jak výroční zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky, tak zrušení poslední bariéry volného pohybu osob a zboží v rámci jednotného schengenského evropského prostoru jsou bezesporu přelomovými událostmi.

Česká republika se součástí schengenského prostoru stala už 21. prosince 1997. S výjim-

kou letišť, kde se tak stane dnešní půlnocí. A právě díky tomu, že dnes do schengenu vstupují i další česká mezinárodní letiště, jsem se vámi zmiňované včerejší seance nemohl zúčastnit. Moc mne to mrzí. Rád



plk. Mgr. Vladislav Husák

byl můj šéf a ředitel pražské policejní správy a zároveň velitel celého bezpečnostního opatření MMF 2000. Samozřejmě si vzpomínám i na celou řadu lidí z civilního sektoru, s nimiž jsem měl možnost spolupracovat jako podstatně mladší policista. Byli to lidé z Ministerstva financí ČR, z vlády ČR atd. Úžasná zkušenost.

? Vstup do jednotného schengenského prostoru byl pro Česko velice důležitým okamžikem. Proč se naše letiště o tři měsíce zpozdila?

On už to tady řekl pan premiér Mirek Topolánek. Už dlouhodobě bylo plánováno, že režim schengenu bude na našich letištích platit o tři měsíce později oproti pozemním hranicím. Záminkou byl termín změny letových řádů, které se ze zimního na letní mění vždy v poslední dny měsíce března. Z toho důvodu byl den vašich narozenin, doktore, vytipován jako nejvhodnější nejen na Letišti Praha-Ruzyně, ale i na ostatních letištích s mezinárodním provozem, což jsou Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice. V Čes-

ku je ještě devět dalších letišť s neveřejným mezinárodním provozem, ale ta mají určitá specifika. Žadatel o přistání musí osmačtyřicet hodin předem dát informaci provozovateli letiště, aby se vstupní procedura nastartovala a při přistání bylo letadlo odbaveno tak, jak schengenské standardy vyžadují.

? Kdysi když jsem dělal interview s prvním z porevolučních ředitelů České správy letišť, s Ing. Milošem Štátným, pod nějž spadalo i Letiště Praha-Ruzyně, zadařil se mi překlep, a já napsal, že se po dostavbě rozšíří počet odbavovacích překážek (místo přepážek). Teď ale termín „odbavovací překážka“ používám úmyslně. Jak to bude na letištích od zítřka s přepážkami a lidmi z pasových kontrol?

Co se týče početního stavu policistů na letištích, ten se měnit nebude. Policejní činnost totiž budeme vykonávat jinak modifikovaným způsobem. Odejeme z klasických obecně známých přepážek a budeme fun-



bych své někdejší kolegy, a to i prostřednictvím Všudybylu, požádal o omluvu a ujistil je, že jsem se na setkání hrozně moc těšil. Musel jsem se ale podílet na přípravách dnešních událostí. Nicméně doufám, že až budou dělat další setkání, že si na mne opět vzpomenou.

Když jste mi připomněl MMF, okamžitě si vzpomenu na pana generála Charváta, což



Prague Airport

govat formou hlídek. Profilingem, kdy si budeme tipovat podezřelé osoby a následně je kontrolovat, obdobně, jako je to běžnou rutinou na ostatních západoevropských letištích. Zmizí tedy pravidelná kontrola a fronty u pasových filtrů. ■

www.mvcr.cz



? S majitelem autopůjčovny Dvořák, Rent A Car panem Viktorem Dvořákem se setkáváme vzápětí poté, co premiér Mirek Topolánek symbolickým přestřizžením stuhy 29. března deklaroval platnost schengenského režimu i na česká letiště. Pane Dvořáku, pokud jsem si od vás kdy půjčoval vůz, přebíral jsem jej a vracel na letišti v Praze-Ruzyni.



Viktor Dvořák

! Pobočka na pražském letišti je pro nás strategická, protože hlavně díky jejímu umístění můžeme promptně vycházet vstříc zákazníkům svých zahraničních smluvních partnerů. Ale nejen jim. Samozřejmě i českým zájemcům a meziná-

rodní klientele, jež k návštěvě Česka volí největší český vzdušný přístav. Dlouhodobě spolupracujeme s řadou leteckých dopravců. Jsme rádi, že nám Letiště Praha umožňuje mít autopůjčovnu Dvořák, Rent A Car v Parkingu C, kde máme nadstandardní zázemí.

? Vaše dceřiná společnost Car Service – Chauffeur Service & Limousine Service Českou republiku zastupuje v National Limousine Association a v Driven Worldwide. Dvořák, Rent A Car jejím prostřednictvím zabezpečuje hotelový limousine service pro řetězce Vienna International a CPI Group.



! Ano, jeho nejnovější „vlajkovou loď“ je Clarion Congress Hotel Prague****, o jehož slavnostním otevření první dámou paní Lívíí Klausovou informoval minulý Všudybyl. Car Service – Chauffeur Service & Limousine Service provozuje vozidla do maximálně jednoho roku stárky a sedmdesát tisíc najetých kilometrů. Kvalita limousine servisu stojí a padá nejen s kvalitami techniky,

Gray Line, globální propagace a distribuce turistických produktů

Mezinárodní autopůjčovna Dvořák, Rent A Car působí na Letišti Praha-Ruzyně od roku 1995. Je držitelem licence celosvětové Advantage Rent a Car a provozuje služby pro mezinárodní autopůjčovnu Easy Car, která je dceřinou společností Easy Jet. Dvořák, Rent A Car má pobočky v Praze v Paláci Vltava, v Brně v Grandhotelu Brno. Disponuje širokou škálou vozidel, jež lze rezervovat přes celosvětové rezervační a distribuční servery Expedia, Travelocity a Viator. Vozidla své flotily značky Volkswagen mění po šesti, maximálně dvanácti měsících. Tvoří ji manulty i automaty všech kategorií. Všechny s klimatizací. Uniformovaný personál plynne hovoří anglicky.

ale zejména řidičů. Ti naši jsou technicky zdatní, umí jak tzv. chauffeur a hotelový servis, tak jízdu v policejních kolonách. Jsou jazykově vybaveni a oblečeni ve firemních oblecích, jež speciálně pro nás šije OP Prostějov. Intenzivně využíváme informační technologie, zejména pak GPS. Můžeme tak sledovat, kudy vozidlo jede a jakou rychlostí a do značné míry i reakce řidiče. Technologie samozřejmě umožňují i přenášení obrazu, což aplikujeme u některých z autobusů Gray Line, společnosti, kterou v Česku zastupujeme.

? Ano, už pět let jste držiteli licence Gray Line.

! Gray Line je největší společností na světě specializující se na vyhlídkové okružní jízdy. Její zakladatel Louis Bush s nimi začal ve Washingtonu D.C. v roce 1910. Dnes Gray Line nabízí prohlídkové jízdy ve městech po celém světě včetně českých. České cestovní kanceláře mohou s Gray Line prostřednictvím firmy Gray Line Czech Republic uzavřít celosvětovou agenturní smlouvu. Díky internetovým stránkám www.grayline.com, lze koupit voucher na okružní jízdy, transfer a další služby. Softwarové systémy Ibis „Intelli-mark Technology“ a „EZREZ“ umožňují využívat tyto služby kdekoli na světě. V současné době je využívá osmdesát tisíc touroperátorů. Díky nim



mají přístup ke zhruba pětáctřiceti tisícům produktů. V roce 2007 tak bylo obslouženo na šestadvacet milionů klientů. Provozovatelům turistických atrakcí, hradů, zámků, muzeí, galerií atd. Gray Line umožňuje zařazení jejich objektů do systému celosvětového on-line prodeje. K velkým výhodám tohoto byznysu patří anulování rizika nezaplacení služeb ze strany objednavatele a také to, že těmto turistickým člům a produktům prostřednictvím internetových vyhledávačů zajišťuje nejen globální distribuci, ale i vysoce účinnou celosvětovou propagaci. ■

www.dvorak-rentacar.cz

www.citytours.cz

www.arac.com

www.limousineservis.cz

www.grayline.com



13. reprezentační ples hotelu Ambassador

15. března 2008 se v Praze v hotelu Ambassador konal v maškarním jeho tradiční reprezentační ples. V programu vystoupili Leona Machálková, Roman Vojtek, Heidi Janků, Boom Band, Timbre Music, Boro a Janis, Fragment Band, Swing kvartet, Česká cimbálová muzika aj. Ani letos nechybělo udělování hodnotných cen, tentokrát nejatraktivnějším maškarním kreačím. ■

www.ambassador.cz



interhotel
AMBASSADOR
ZLATÁ HUSA



Richmond v TOP evropských lázeňských zařízeních National Geographic

Karlovarský Parkhotel Richmond, lázeňský hotel s historií starší než 160 let, byl časopisem National Geographic zařazen mezi padesát TOP lázeňských zařízení v Evropě. O jeho proslulost se snad nejvíce ze všech hotelů na českém území v počátcích svého nástupu přičinily informační technologie. Předválečný Československý rozhlas totiž odtud do celého tehdejšího Československa (od Aše po Užhorod) pravidelně vysílal přímé přenosy koncertů orchestru R. A. Dvorského.



ho. Atraktivní prostředí Richmondu vždy lákalo naše i zahraniční filmaře. Jeho exteriéry a interiéry se mj. uplatnily i v roce 1937

ve filmu režiséra Martina Friče „Tři vejce do skla“, v němž exceloval král komiků Vlasta Burian. Parkhotel Richmond se nachází na břehu říčky Teplé v klidné části Karlových Varů. Lázeňské lesy a rozsáhlý park, které jej obklopují, nabízejí hostům



PARKHOTEL RICHMOND

KARLOVY VARY

rozdílné prostředí pro odpočinek a procházky, jež jsou doporučovány jako důležitá součást lázeňské léčby. Na

www.richmond.cz

Modrý ostrov v zálivu sportovišť

Hotel ATOM Ostrava se ve dnech 4. 4. až 6. 4. 2008 představil na výstavě Dovolena a region 2008. „Veletruhu Dovolena a region se účastníme pravidelně už proto, že chceme pomáhat bořit mýty o našem kraji, který je pro mnoho turistů stále ještě spíše synonymem průmyslu,“ řekl ředitel hotelu ATOM a předseda krajské sekce Asociace hotelů a restaurací ČR Lubomír Bárta. „To platí především pro Ostravu, která zatím zájem turistů příliš nepřitahovala. Ale i to se mění k lepšímu a k nám přicházejí lidé, kteří putují za přírodními krásami, kvalitním sportovním vyžitím a historickými památkami. Právě hotel ATOM, k jehož četným pozitivům patří také dokonalá dostupnost mezinárodních silničních tahů i čtyři kilometry vzdáleného centra Ostravy, je modrým ostrovem, z nějž se hosté mohou vydávat na výpravy za poznáním i na kvalitní golfová hřiště v atraktivních lokalitách.“



rací ČR Lubomír Bárta. „To platí především pro Ostravu, která zatím zájem turistů příliš nepřitahovala. Ale i to se mění k lepšímu a k nám přicházejí lidé, kteří putují za přírodními krásami, kvalitním sportovním vyžitím a historickými památkami. Právě hotel ATOM, k jehož četným pozitivům patří také dokonalá dostupnost mezinárodních silničních tahů i čtyři kilometry vzdáleného centra Ostravy, je modrým ostrovem, z nějž se hosté mohou vydávat na výpravy za poznáním i na kvalitní golfová hřiště v atraktivních lokalitách.“

www.cerna-louka.cz

www.atom.cz

OSTRAVSKÉ
VÝSTAVY





V rámci přepravy „just in time“

trvale
dosahuje
špičkových parametrů

Hlavní téma pátého vydání Všudybylu mne zavedlo do metropole Moravskoslezského kraje, a to kvůli interview s předsedou představenstva akciové společnosti ČSAD Ostrava a.s. Pan Ing. Stanislav Purger totiž svoji podnikatelskou invenci úspěšně navazuje na baťovské tradice svého rodného Zlína, o nichž něco málo vím. Ostatně ne náhodou je původní urbanistický koncept Sezimova Ústí II, kde jsem prožil první etapu svého života, podoben tomu zlínskému.

2 Pane předsedo, o tom, jak je doprava a dopravní dostupnost pro daný region důležitá, hovořil hejtman Moravskoslezského kraje Ing. Evžen Tošenovský v prvním vydání letošního Všudybylu, když v souvislosti s otevřením prvního úseku D47 konstatoval: „Dálnice do regionu přináší hospodářské oživení v širokém spektru a už nyní začala plnit rozvojovou úlohu. Je zřejmé, že výrazně ovlivňuje zájem investorů. Usilují o to, aby byli včas v místech, kudy povede. Region, který byl dlouhou dobu „spící oblastí“, prožívá boom výstavby ubytovacích kapacit a apartmánových domů, které začínají být velkým byznysem. Přicházejí investoři, mající zájem o výstavbu hotelů v té nejvyšší kategorii. Moravskoslezský kraj se tak dočkal ekonomického rozvoje včetně markantního nárůstu příjezdů obchodní a turistické klientely.“

1 Ano, Moravskoslezský kraj prožívá hospodářské oživení. Nicméně, doktore, začal jste Baťou. Já však půjdu do historie ještě dál. V Moravskoslezském kraji je jedno velice kouzelné místo, a to Rožnov pod Radhoštěm. Je tam skanzen, který má několik tematických sektorů. V nich si člověk může připomenout, jak to v kterém cechu či řemesle kdysi vypadalo. Je tam i formanská chalupa. Je v ní zachováno vše tak, jak to bývalo před staletími. Mě

jako dopraváka zejména oslovuje to, že formani byli významnými integrujícími prvky mezi Valašskem a centrem mocnářství – Vídní. Forman u nás naložil len, přízi, plátno a spoustu dalších věcí a odjel s povozem do Vídně. Cesta mu trvala zhruba tři týdny. Z Vídně přivezl novinky, sůl a další užitečné věci. Ostatně, už i v dřívějších dobách docházelo k velkému přesunu zboží. Dnes je situace jiná hlavně v tom, že se ho přepravuje daleko víc, nežřídka se stává, že stejné komodity protisměrně. Nejpodstatnější rozdíl je v tom, že forman jel do Vídně tři týdny tam a tři nazpět, a my to zvládáme za šest hodin. V dopravě profesionálně působím od roku 1978 a sleduji množství přepravovaného zboží. Pokud srovnám období před třiceti lety s dnešním, objemy se nejméně čtyřikrát zvětšily. Zejména proto, že dřív byla každá teritoriální oblast víceméně soběstačná z hlediska zásobování potravinami a většinou dalších komodit. Dováželo se jen to, co v kraji chybělo. Dnes se většina zboží dováží, včetně hraček apod. Často z mnohatisíci kilometrových vzdáleností, či - u tuzemské produkce - přes

celou republiku. V Ostravě tak běžně kupujeme jihočeské mléko, severočeské pivo atd. Nošovické pivo se zase vyváží do Čech, takže se kamiony s pivem na silnicích míjejí všemi směry. Doprava je zkrátka čím dál tím více klíčovým fenoménem akcelerujícím či brzdícím ekonomiku.

2 Společnost ČSAD Ostrava a.s. byla do roku 1990 tradiční společností, jež provozovala autobusovou dopravu, městskou hromadnou a mezinárodní kamionovou dopravu.

1 Já tomu říkám model „čínská vesnice“ nebo „horské údolí“. Každý autodopravce měl své opravny, čalounické dílny, stolárny, myčky, pneuservisy i čerpací stanice. Od roku 1993 jsme ale začali provádět restrukturalizaci firmy. Zjišťovali jsme, jak tyto činnosti fungují v zahraničí, aby byly efektivní, aby nás nepohltily silní, zejména západoevropské dopravci. Proto jsme si vytipovali činnosti, které chceme provádět, a ty jsme po roce 1997 vyčlenili do samostatných společnos-



tí. Tak vzniklo ČSAD BUS Ostrava a.s., kde jsme soustředili veškerou autobusovou dopravu, ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s., provozující nákladní dopravu, a ČSAD REALITY Ostrava a.s., na niž jsme převedli nadbytečný majetek. ČSAD Ostrava a.s. zůstala mateřskou společností, která si nechala nemovitosti a činnosti potřebné pro zázemí dceřiných společností. V další etapě jsme začali spolupracovat s nadnárodním koncernem Veolia, kterému jsme odprodali společnost ČSAD BUS Ostrava a.s. Na území Moravskoslezského a Olomouckého kraje tak dnes základní dopravní obslužnost zajišťuje společnost CONNEX z koncernu Veolia. Kromě dopravy společnost Veolia provozuje vodovody, kanalizace atd. My jí poskytujeme služby na autobusových nádražích, opravárenský, pneu a diagnostický servis, tankování pohonných hmot apod. Z výkonné sféry jsme přešli do oblasti služeb, v níž máme daleko větší možnosti uplatnění a perspektivu. Koncern Veolia podniká ve Francii a téměř ve všech západoevropských zemích, a k tomu ještě v Austrálii a některých dalších zaoceánských zemích. Je to úplně jiný formát byznysu, rentability a produktivity práce, než co bychom byli my schopni produkovat na území dvou krajů České republiky.

? Jednou ze společností, kterou si ČSAD Ostrava a.s. ponechala, je ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s.

! A tak lze dnes na cestách vidět krásné vozy Mercedes s návěsy v bílé kamufláži s červenými nápisy. Přepravují zboží nejen v rámci České republiky, ale celé Evropy. Jako stěžejní cíl jsme si vytyčili zajišťovat dopravu hlavně pro významné zákazníky na základě dlouhodobých smluvních vztahů. ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s. je špičkově řízenou a vybavenou firmou. Všechna její vozidla disponují navigačními a komunikačními technologiemi. V kterémkoliv momentě víme, kde se které vozidlo pohybuje a co převáží. Řidič má v kabině terminál, jehož prostřednictvím z dispečinku dostává pokyny včetně informací o průjezdnosti. Díky nasazení špičkové techniky včetně informačních technologií, softwarového vybavení a kvalitně proškolených lidí proto pro řadu strategických partnerů zajišťujeme přepravu „just in time“. Je to jeden z nejzodpovědnějších způsobů přepravy. Jestliže zboží nakládáme na území severní Moravy a během dvou a půl dne jej máme dopravit do Anglie a v přesně stanovený čas na přesně stanoveném místě vykládat, tak tam stůj co stůj musíme být. Zákazníka nezajímají žádné, ani objektivní, příčiny, počasí, neprůjezdnost apod., ale pouze to, že ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s. v rámci přepravy „just in time“ trvale dosahuje špičkových parametrů.



Není žádným tajemstvím, a i o tom pan hejtman Tošenovský ve vámi zmiňovaném vydání Všudybylu hovořil, že se v blízkosti Nošovic buduje velký výrobní závod automobilky Hyundai, který je sesterskou společností automobilky KIA, jejíž výrobní závod už stojí v Žilině. V jedné z těchto fabrik se bude dělat šest set tisíc motorů ročně, ve druhé šest set tisíc převodovek, takže se bude mezi nimi každoročně přepravovat tři sta tisíc motorů a převodovek. Je samozřejmé, že máme o získání těchto zakázek zájem. Celá severomoravská aglomerace se i díky této investici hospodářsky velmi intenzivně rozvíjí. Můžeme sledovat progres i v leteckém propojení Moravskoslezského kraje se světem, kdy jedním z požadavků významných zahraničních investorů bylo větší zprůchodnění Letiště Leoše Janáčka Ostrava-Mošnov nejen u přepravy osob, ale i pro cargo, o což se významným způsobem zasadila samospráva Moravskoslezského kraje. Ostravská aglomerace, která byla dříve dominantně závislá na těžbě uhlí, výrobě koku, slévárnách a ocelárnách, proniká i do dalších oblastí podnikání. Všechny tyto hospodářské aktivity přinášejí oživení i v rámci rozvoje služeb, což je oblast, v níž podnikáme.

? Zpátky k Baťovi, k jeho kariérnímu systému. Od roku 1993 jste prováděli změny nejen v oblasti restrukturalizace a řízení procesů, ale určitě jste se soustředili i na tu nejdůležitější oblast, na lidské zdroje.

! Každá firma je tak úspěšná, jak schopné manažery si dokáže získat, vychovat a udržet. Je zapotřebí mít ve firmách vůdčí osobnosti,

kteří jdou příkladem, které se ztotožňují s podnikatelskou filozofií firmy a uplatňují co nejeffektivnější řízení, aby firma obstála v nesmlouvavé domácí i zahraniční konkurenci.

Předminulý Všudybyl zdobila prezentace vašeho hotelu.

! Naši radosti a chloubou z dob tzv. „horského údolí“ je rekreační objekt, původně určený pro odpočinek zaměstnanců někdejšího státního podniku ČSAD Ostrava, v Rožnově pod Radhoštěm. Po privatizaci jsme hotel, jehož provozování nezapadá do portfolia činností dopravní firmy, vyčlenili z přímého majetku ČSAD Ostrava a.s. a založili samostatnou akciovou společnost Beskydský hotel Relax a.s. se sídlem v Rožnově pod Radhoštěm. Hotel jsme zrekonstruovali a dnes poskytujeme nadstandardní služby pro rekreaci i pro firemní a kongresové akce, pro prezentace, sportovní soustředění apod. Nachází se na kopečku uprostřed lesoparku, asi 20 minut chůze od centra města. Je kompletně vybaven pro poskytování rehabilitačních služeb. V Beskydech je řada možností pro lyžování, cyklistiku, letní i zimní turistiku, k výletům do zajímavých míst, např. k soše Radegasta na Radhošti i za malebnou Jurkovičovou architekturou na Pustevny. Beskydský hotel Relax nabízí řadu možností sportovního vyžití ve fitcentru, na tenisových kurtech, ve vnitřním a venkovním bazénu, kuželně, na minigolfu i na dětském hřišti.

Začal jsem v Rožnově pod Radhoštěm ve Valašském muzeu v přírodě, jež nám připomíná tradiční hodnoty, a rád jim také zakončím. Je to nádherné místo, kde se můžete přenést o víc než sto let nazpátek a čerpat inspiraci a energii i pro další podnikání. ■

www.cova.cz

www.hotelrelax.cz

www.csadlogistik.cz



To je to, čím se naše země může prosazovat



Ing. Zdeněk Chrdle, MBA

? S generálním ředitelem AŽD Praha Ing. Zdeňkem Chrdle, MBA jsme se poznali před půldruhým rokem při příležitosti stého výročí úzkokolejné

železnice Jindřichův Hradec – Obrataň, kde AŽD Praha bylo hlavním partnerem oslav.

! To proto, že jsme firmou, která má své stěžejní klienty právě ve Správě železniční dopravní cesty a v železničních společnostech, jako je např. náš první poválečný soukromý provozovatel železniční dopravy zajišťující ve veřejném zájmu dopravní obslužnost v Jihočeském kraji a v Kraji Vysočina – Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. nebo České dráhy, a.s., ČD Cargo aj., ale také obdobně zaměřené firmy v zahraničí. Když už jste začal JHMD, a.s., tak na jejich jedné z lokomotiv jsme např. testovali náš nový řídicí systém a ověřili si, že funguje velmi dobře.

? Historická území Království české, Velkoknížectví slézské a Markrabství moravské patří v rámci kontinentální Evropy historicky k zemím s nejhustší sítí železnic, a i díky tomu je dodnes (co se týče počtu kilometrů kolejí na hlavu) Česko železniční velmocí. Nicméně kvantita nevyjadřuje kvalitu. A aby tomu tak zůstalo i co do kvality, tak to je předmětem podnikání společnosti AŽD Praha.

! Ano, zabýváme se řídicími a zabezpečovacími systémy v dopravě, zejména v kolejové.

Zabezpečujeme železnice a své produkty dodáváme buď přímo subjektům vlastním a provozujícím železniční společnosti nebo jako v případě Českých drah, a.s. Správě železniční dopravní cesty, která coby státní organizace spravuje státní dopravní železniční infrastrukturu. Je to ale i pražské metro, dopravní podniky českých i zahraničních měst, a jsou to i zahraniční železnice. Železnice má vysoký standard bezpečnosti dopravy a systémy AŽD Praha mají nejvyšší kredit bezpečnosti podle evropských standardů.

? V rozhovoru s bezpečnostním ředitelem akciové společnosti Česká zbrojovka a.s. Ing. Kamilem Ružákem konstatuji, že naše země byly po staletí proslulé invencí a řemeslnou zručností lidí. Nicméně že záhy po „sametové revoluci“ došlo k výrazné eliminaci uplatnění vysoce kvalifikované pracovní síly ve strojírenství, zejména pak v letecké a zbrojní výrobě. Naštěstí pro Česko se našla řada nezdolných, kteří tyto výroby na našem území udrželi. Ne náhodou má IBM v Česku vývojové laboratoře, v nichž se čeští experti zabývají softwarem na rozpoznávání lidského hlasu a následnými aplikacemi. Výsledky jejich práce se uplatňují po celém světě včetně vesmírných programů. Tatáž konkurenční výhoda – lidské zdroje – bezesporu umožňuje být úspěšní i vám.

! AŽD Praha není tak velká firma, abychom dosahovali světového měřítko kvantitou, ale naše know-how je významné. Jsme schopni rychle pružně reagovat a přizpůsobit námi

AŽD Praha, s. r. o. je významným ryze českým dodavatelem a výrobcem zabezpečovací, telekomunikační, informační a automatizační techniky, zejména se zaměřením na oblast kolejové a silniční dopravy včetně telematiky a dalších technologií. AŽD Praha zajišťuje výzkum, vývoj, projektování, výrobu, montáž, rekonstrukce a servis zařízení, systémů i investičních celků v těchto hlavních oblastech: železniční doprava; provoz metra a závodová doprava; oblast telekomunikačních, informačních a rádiových systémů; telematické aplikace; silniční, signalizační a parkovištní systémy; nové telefonní a rozhlasové systémy pro řízení železniční dopravy a pro informování cestujících. Produkty, které vyrábí, zachycují nejnovější technické a užité trendy. Ve firmě AŽD Praha je v současné době zaměstnáno na dva tisíce pracovníků. Díky dlouholeté tradici, která se datuje od roku 1954, si AŽD Praha



získalo stálou pozici a vedoucí postavení mezi ostatními dodavateli ve svém oboru. Mezi jeho nejvýznamnější projekty se řadí: modernizace železničních koridorů; modernizace a rekonstrukce jednotlivých železničních tratí a přejezdů; instalace zabezpečovacího zařízení do pražského metra; zavedení systému automatického vedení metra na trase „A“ pražského metra; instalace silničního signalizačního zařízení pro řízení křižovatek po celém Česku; instalace systémů pro měření rychlosti a rozpoznávání registračních značek. K jeho významným klientům se řadí Kolejová



! Náš záběr je rozhodně větší. Děláme i telematické aplikace. Telematiku silniční. AŽD Praha bylo jedním z hlavních dodavatelů první etapy mytného systému na českých dálnicích a rychlostních komunikacích. My byli těmi, kdo postavil infrastrukturu a měl hlavní zodpovědnost za výstavbu. A byť jsme zápolili s řadou potíží, zvládli jsme to v rekordně krátkém čase sedmi měsíci. Rádi bychom proto naše kapacity a zkušenosti (které jsou i díky tomu obrovské) nabídl i pro výstavbu druhé etapy. AŽD Praha se zabývá i dalšími segmenty, např. zabezpečení objektů včetně věznic. Na Slovensku jsou to např. zařízení v Ilavě, v Železovcích a na dalších místech.

? V souvislosti s Evropskou unií se hodně hovoří o interoperabilitě...

! Což pohříchu nezřídka bývá pouhé zaklínadlo. Mnohdy je totiž interoperabilita záminkou pro diktát jakýchsi západních podnikatelských lobby pro to, abychom přizpůsobili svůj trh včetně dopravní infrastruktury jejich expanzním zájmům. Pokud jsme kdy tomuto tlaku podlehl, bylo hrozně složité vrátit to zpátky. Doktore, víte

dobře, že Pendolino může jezdit do Rakouska, ale do Německa ne. Proč nemůže? Je to skutečně v technice? Není.

Je to v tom, že přes takovéto interoperabilní záležitosti nám kdosi diktuje, jak máme přizpůsobit svoji infrastrukturu, aby mohl bez problémů



P R A H A

s tím, co neumí, působit na českém trhu. Ne my na jeho. Na to si musíme dávat velký pozor. Interoperabilita

je jednoznačně ano. Ale vždy paritně! Tzn., oni budou moci jezdit po našich železnicích, ale naši dopravci po jejich. Jsem přesvědčen, že tzv. „interoperabilita“ je zatím hodně cítit jednostranností. Všechny zodpovědné bych chtěl požádat, aby viděli obě misky vah. ■

www.azd.cz



vyvíjené systémy podmínkám, normám a předpisům, které v zemích daných instalací platí. Obrovskou výhodou je to, že nabízáme české technologie. Vznikly v naší firmě ve spolupráci s partnery, mezi nimiž významné místo zaujímají vysoké a střední školy. Do vývoje technologií a zdokonalování know-how ročně investujeme na dvě stě milionů korun.

Zaměstnáváme dvě stě vývojářů. Jsme tedy na české poměry, co se týče výzkumu a vývoje, velkou firmou. Ano, Češi jsou nesmírně zruční a chytrí, a je škoda stavět na českém území pouze montovny, jakési sestavovny čehosi, co přijde ze zahraničí. Důležitý je český produkt a české know-how. AŽD Praha je tak respektováno nejenom v Česku a na Slovensku, ale i v ostatním zahraničí. Můžeme se pochlubit úspěchy v Bělorusku, Bulharsku, Srbsku, Černé Hoře, Indii, Egyptě, Malajsii a v řadě dalších zemí. Česko nepotřebuje dovážet německé či jiné technologie, které umíme produkovat srovnatelně kvalitní nebo lepší. Klíčem je vyvíjet a spolupracovat s vysokými školami. Spojovat vědu s praxí. To je to, čím se naše malá země v srdci Evropy může prosazovat.

? Chce-li kdo komu pomáhat se prosazovat, musí se umět postarat sám o sebe. A to se týče i podpory železniční dopravy a veřejné prospěšných aktivit, jež patří k vašim prioritám.

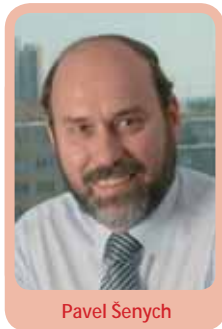
! Ano, AŽD Praha podporuje zejména věci, které mají co dělat s železnicí. Vlaky pro handicapované děti, Jedličkův ústav, sportovní kluby, řadu kulturních akcí.

? AŽD Praha ale nedělá pouze pro kolejovou dopravu...

doprava – SŽDC, s.o., České dráhy, a.s., Dopravní podnik Praha, a.s., Silniční doprava – Metrostav, SSŽ, PSVS, Skanska, magistráty a městské úřady měst a obcí České republiky. Významnou část aktivit AZD Praha tvoří obchodní činnost v zahraničí. Ve východní Evropě a hlavně v Asii navázalo úspěšné obchodní kontakty, a obzvláště Indie, Kazachstán a země bývalé Jugoslávie patří mezi oblasti, kde nejvíce rozvíjí své obchodní aktivity. V roce 2003 byla dceřiná společnost AZD založena v Srbsku, v roce 2004 dceřiná společnost v Bulharsku a v roce 2006 v Sofii vytvořena výrobně-technologická základna.

? Pane generální řediteli, jak hodnotíte současné postavení společnosti Shell na českém trhu?

! Podívám-li se na uplynulý kalendářní rok, pak mi nezbyvá nic jiného než vystavit velmi pěkné vysvědčení. Všechny oblasti našeho podnikání zaznamenaly pozitivní výsledky.



Pavel Senych

? Stojí za úspěchem zejména čerpací stanice?

! Nejenom. Vedle 177 čerpacích stanic, které provozujeme po celé České republice, je to také prodej a distribuce automobilových a průmyslových ole-

jů, bitumenů, leteckého paliva, zpracování ropy, velkoobchodní činnost a provoz systému palivových karet euroShell.

? Shell je především globálním hráčem světového petrolejářského průmyslu. Jak se to projevuje v České republice?

! Je to především možnost využívat zkušeností z technologického vývoje, obchodu a marketingu, které se promítají do našeho podnikání. Například využívat technologie odzkoušené ve světě Formule 1 nám dává nezanedbatelnou tržní výhodu ve velice konkurenčním prostředí. Český trh rozhodně nepatří k těm, na kterých by bylo snadné se prosadit. O to víc si vážím současných výsledků společnosti.

? Shell se snaží promlouvat do současné i budoucí energetické potřeby světa a svými projekty pro ni hledat řešení. Co v tomto smyslu děláte v České republice?

! Hledáme platformy a možnosti, jak se zapojit do veřejné diskuse na toto téma. Otázky současné i budoucí energetické politiky považujeme za klíčové pro celou společnost, a budeme proto vyhledávat možnosti, jak do místní debaty vnést pohledy a zkušenosti velké nadnárodní společnosti.

? Jak se tedy Shell dívá na budoucnost využívání energie?

! Pokud jde o budoucnost energie, jsme přesvědčeni, že musíme být především realisté. Navzdory obecným představám není obnovitelná energie spásou, která brzy vyřeší všechny naše problémy. V následujících desetiletích se stane něco úplně jiného. Celosvětový přístup k energiím ovlivní tři základní skutečnosti.

? Jaké skutečnosti máte na mysli?

! Všichni víme, že celosvětová poptávka po energii roste, ale ještě nám není zřejmé, jak rychle. První krutou pravdou je, že poptávka akceleruje. Spotřeba energie v roce 2050 může být proti dnešku dvojnásobná, nebo dokonce ještě vyšší. Hlavními příčinami jsou nárůst populace - ze šesti na více než devět miliard lidí - a vyšší úroveň

Velké naděje a kruté pravdy diktují budoucnost

Společnost Shell je v České republice známá široké veřejnosti především prostřednictvím široké sítě čerpacích stanic, prodeje olejů a plnění letadel leteckým palivem na českých letištích. To je ovšem jen zlomek činnosti, kterou se společnost globálně zabývá. Velmi intenzivně se angažuje do debaty o rostoucí poptávce po energii, o způsobech jejího uspokojení a hrozbě globálního oteplování. Podniká řadu kroků, které mají zabezpečit dostatek energie v souladu s trvale udržitelným rozvojem celé planety. O této a další problematice jsme si popovídali s Pavlem ŠENYCHEM, generálním ředitelem Shell Czech Republic a.s.

prosperity. Čína a Indie vstupují do nové, z hlediska čerpání energie mnohem intenzivnější fáze svého vývoje. Lidé si kupují první televizi či automobil nebo poprvé nastupují do letadla, a začínají tak spotřebovávat mnohem více elektřiny a pohonných hmot. A navíc většina lidí v Číně a Indii ještě nikdy nenastoupila do letadla! Tempo změny je překvapivé. Minulý rok Čína zvětšila svou kapacitu elektřiny zhruba o ekvivalent celkového výkonu elektráren Velké Británie.

Druhá krutá pravda je, že rostoucí míra dodávek snadno těžitelné ropy a zemního plynu nebude nadále držet krok s narůstající poptávkou. A zrovna když poptávka po energii narůstá, mnoho tradičních ropných oblastí se dále nerozvíjí. Problémem ovšem nejsou zdroje jako takové.

Mezinárodní agentura pro energii (IEA) obecně předpokládá, že k dispozici by mohlo být zhruba 20 bilionů BOE (barelů ekvivalentu ropy) zemního plynu a ropy. To zahrnuje jak konvenční, tak nekonvenční zdroje, jako třeba ropnou břidlici a píský. Teoreticky je to objem energie, který při současné míře spotřeby vystačí asi na 400 let. Prakticky ovšem může být současnou technologií získána méně než polovina. Svět nyní produkuje denně 135 milionů BOE ropy a zemního plynu. Toto číslo můžeme stále zvyšovat novými technologiemi, ale pouze pozvolna a jistě ne natrvalo.

No a třetí krutou pravdou je, že budeme-li spalovat více uhlí, zvýšíme emise CO² – možná až na úroveň, kterou považujeme za nepřijatelnou. IEA soudí, že spalování uhlí by mohlo v příštích

20 letech vzrůst až o 60 %. Hlavní důvod, proč se státy obrací k uhlí, je energetická bezpečnost. Čína a Indie budou pokračovat v těžbě svých domácích uhelných zásob, aby byly méně závislé na importu ropy a plynu. Stejně budou postupovat Spojené státy, které již nyní vytvářejí více než polovinu své elektřiny z uhlí. Avšak spalováním uhlí v elektrárnách vytvoříme dvakrát více CO² než při využití zemního plynu. Zplynování uhlí namísto jeho spálení redukuje emise, ale stále to nestačí k vyřešení tohoto problému.

❓ Jakou roli tedy hrají obnovitelné zdroje jako například větrná a solární energie?

❗ Předpokládáme, že do poloviny století by podíl obnovitelných zdrojů na globální energii mohl narůst ze svého současného velmi nízkého základu okolo 1 % asi na 30 %. Například počet větrných turbín může stoupnout z dnešních asi



30 000 na jeden milion a jejich výkonnost bude ve srovnání s těmi současnými výrazně vyšší. Musíme ovšem předpokládat, že hon za převratnými technologickými objevy, které zlevní obnovitelné zdroje, bude úspěšný.

❓ Znamená to podle Vás, že fosilní energie bude nadále převládat?

❗ Shell vychází z faktu, že fosilní energie bude nadále tvořit přibližně 70 %. Takové zjištění se přitom neshoduje s tím, čemu podle průzkumů veřejného mínění věří většina Evropanů i Američanů. Totiž že obnovitelná energie nahradí většinu té fosilní do roku 2050. Realita zní jasně: prostě se to nestane.

❓ S pokračováním využívání fosilních paliv úzce souvisí velmi diskutované globální oteplování...

❗ Do značné míry budou snahy bojovat s globálním oteplováním zcela marné, pokud se nesoustředíme na energetickou účinnost. Musíme si uvědomit, že více než polovina energie, kterou denně vytvoříme, je vyplývána. V průměrném automobilu využijeme asi 20 % benzínu na pohon auta vpřed, zbytek se ztratí ve formě tepla. Letadlo během vzletu využije pouhých 8 % energie paliva. Pouze 35 % uhlí spáleného v elektrárně se přemění v elektřinu a zbytek se opět vytratí jako přebytečné teplo. Jaký má smysl vyrábět stále více energie, pokud pokrač-

ujeme v jejím masovém plýtvání? Namísto toho se musíme snažit dosáhnout do poloviny století dvakrát větší účinnosti využívání energie. Je to reálné, pokud nebude chybět vůle.

❓ Jakým způsobem bychom měli bojovat se snižováním emisí oxidu uhličitého?

❗ V našem boji proti skleníkovým emisím je odstranění CO² z fosilních paliv, obzvláště uhlí, rozhodující. Je to ohromná výzva: Aby byly skleníkové plyny udrženy v atmosféře na úrovni zaručeně nižší než 550 prachových částic na metr krychlový (což je nejvyšší mez, na níž bychom kdy podle vědců měli být), pracuje Shell s modely, které předpokládají, že zachycování a ukládání uhlíku bude do roku 2050 instalováno v 90 % všech uhelných a plynových elektrárn ve vyspělých zemích a v 50 % elektrárn nečlenských zemí OECD. Času je ovšem málo: Bude trvat desetiletí, než otestujeme technologii ve zkušebních projektech a posuneme se k projektům ve větším měřítku.

❓ Jakou roli má v těchto snahách hrát stát?

❗ K efektivnímu řešení problémů spojených s emisemi oxidu uhličitého jsou zapotřebí systematické změny. Společnost potřebuje stále více energie, ale stejně tak potřebuje nalézt nové, lepší cesty ke snižování dopadů její výroby a spotřeby na životní prostředí. Mají-li spotřebitelé a podniky skutečně přijmout nová řešení, musí v tomto procesu hrát důležitou roli vlády.

Mají-li tržní principy skutečně fungovat, je zapotřebí (paradoxně) více regulace. Vlády musí rychle definovat pravidla, která by podporovala snižování emisí oxidu uhličitého. Tato regulační opatření musí podněcovat jak investice do nových technologií, tak snižování energetické spotřeby. Stanovíme-li nyní standardy, které mají vstoupit v platnost, řekněme, za deset let, skutečně to může v některých případech urychlit vývoj nových technologií.

Nově navrhovaná energetická politika Evropské unie předkládá řadu vítaných myšlenek a definuje ambiciózní cíle pro snížení emisí v relativně krátkém časovém období. Z dosaavadní zkušenosti ale víme, že agresivní plány nemají moc smysl, pokud vlády členských států EU nevytvoří pobídky a pravidla pro jejich naplnění. Regulace musí podporovat snahu společnosti najít řešení otázky CO² a ekologičtější fosilní paliva.

❓ Pomůže intenzivnější využívání biopaliv významně v boji s emisemi?

❗ Biopaliva vyráběná z rostlin a organického odpadu také vykazují potenciál pro snižování zplodin z dopravy. V současnosti se však většinou vyrábějí z potravinářských rostlin, jako kukuřice nebo cukrová třtina, k jejichž pěstování je zapotřebí hodně energie. Tato biopaliva sice mohou emise snížit, ale biopaliva druhé generace, vyráběná z nepotravinových

rostlin, by mohla poskytnout ještě lepší výsledky. Shell zkoumá biopaliva druhé, a dokonce i třetí generace, u kterých je možné dostat více litrů paliva z daleko méně rostlinného materiálu. Jsme přesvědčeni, že zákony na podporu biopaliv by měly oceňovat ty technologie, které nabízejí největší snížení emisí CO² a zároveň snižují náklady.

❓ Je zřejmé, že společnosti jako Shell musí hrát v celkovém boji s emisemi CO² významnou roli...

❗ Společnosti jako Shell musí zcela jistě hrát v procesu snižování emisí CO² důležitou roli. Opatření, která jsme my sami přijali ke zvýšení energetické efektivity, nám již umožnila dosáhnout snížení emisí CO² až o 1 milion tun ročně. Již dnes jsme jedním z největších distributorů biopaliv na světě. Od roku 2000 jsme investova-



li přes miliardu dolarů do alternativních zdrojů energie včetně větrných, solárních a vodních zařízení. Naším cílem je postupně jednu z těchto technologií intenzivně komerčně využívat.

Globální klimatické změny ovšem může ztěžít ovlivnit jedna společnost nebo jedno průmyslové odvětví. Vlády musí poskytnout solidní regulační rámec, který firmám umožní lépe „bojovat s CO²“. Pokud vlády nebudou schopny plnit svou roli v řešení této otázky, nemohou zákonodárci a celá společnost čekat, že problémy za ně vyřeší firmy samy.

❓ Stojí před námi tedy výzva zachování čisté energie pro budoucí generace?

❗ Světový energetický systém vstupuje do bouřlivé fáze a jediná otázka zní: jak bouřlivé? Spolupracující svět bude reagovat mnohem efektivněji než svět rozdělený. Za předpokladu, že vlády budou vytvářet správné zákony a podněty, nikoliv bariéry, dokáže globální trh usměrňovat peníze a vědeckotechnickou inteligenci k nejlepším řešením.

Alternativou je selhání globálního trhu, a na to by doplatily budoucí generace. ■

S Pavlem Šenychem hovořil Petr Šindler.

www.shell.cz





PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

Nové dopravní hřiště vzniklo na Proseku

Shell Czech Republic za silnice bezpečnější

Společnost Shell Czech Republic a.s. se připojila k Evropské chartě bezpečnosti silničního provozu, jejímž cílem je snížit množství obětí dopravních nehod o 25 000, tedy o polovinu stavu z roku 2003. Pro Shell je celosvětově bezpečnost a zdraví zaměstnanců, obchodních partnerů, zákazníků i nejbližšího okolí jednou z hlavních priorit v podnikání. Proto je závazek společnosti podporující iniciativu kampaně velmi konkrétní a zahrnuje: investici do dopravní

výchovy dětí v Praze; pravidelnou organizaci kurzů defenzivní jízdy pro řidiče služebních vozidel; organizaci periodických školení spojených se zvýšením bezpečnosti pro řidiče cisteren; dvakrát do roka organizaci „Safety Days“.

Žáci základních škol i předškoláci

si v areálu dětského dopravního hřiště budou moci v pozici cyklistů i motorizovaných účastníků silničního provozu a chodců trénovat zvládnutí tří základních dopravních situací: křižovatky řízené semaforem, neřízené křižovatky a kru-

15. dubna 2008 první náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast legislativní, právní, bezpečnostní, veřejné správy, informatiky a místního názvosloví Mgr. Rudolf Blažek, zpěvačka Iveta Bartošová a starosta městské části Praha 9 Ing. Jan Jarolím slavnostně otevřeli nové dětské dopravní hřiště v Praze na Proseku.

Generální ředitel společnosti Shell Czech Republic a.s., jež vybudování hřiště podpořila, Ing. Pavel Šenych při té příležitosti starostovi Prahy 9 Ing. Janu Jarolímovi předal symbolické klíče od čerpací stanice Shell a poté se oba projeli v shelláckých elektromobilech.



Hřiště, které postavila firma Rekomont, je osázeno lavičkami. V jeho areálu byly zachovány všechny vzrostlé stromy, které doplnila nová zeleň. Technologii řízení provozu, světelnou signalizaci na křižovatce a ovládání výstrahy železničního provozu dodalo AŽD Praha. Firma Shell na něm postavila maketu čerpací stanice s funkčním stojanem na vzduch a věnovala mu dvě vozítka, která obohatila již tak kvalitní vozový park. Díky tomu, že jsou na něm také dva dětské koutky s prolézačkami, ho mohou využívat nejen předškoláci a školáci, ale i maminky s malými dětmi.





hového objezdu. Dopravní výuku budou zajišťovat strážníci Městské policie hlavního města Prahy. Zájemci o dopravní výuku si mohou v areálu vypůjčit jak tříkolky, tak i malá, střední a velká kola. Školáci mají možnost doplnit si praktické zkušenosti „z terénu“ teoretickými poznatky o pravidlech silničního provozu v učebně pro patnáct posluchačů v hlavní budově, kde jsou k dispozici počítače s výukovými programy, promítací zařízení i mapy.

Dopravní výchovu

budou děti ze základních škol absolvovat po dobu dvou let v rámci výuky ve 4. a 5. ročníku. „Výuku na dopravním hřišti, která bude rozdělena na teoretickou část a na ni navazující praktickou část, budou zajišťovat strážníci městské policie. Důraz při výuce dětí klademe zejména na povinnosti chodce a cyklisty v silničním provozu. Náplní dětského dopravního hřiště bude zajištění výuky dopravní výchovy a poskytování první pomoci pro spádové základní školy v sou-



rosta MČ Praha 9 Jan Jarolím. Vedení MČ Praha 9 nabízí možnost využití dopravního hřiště i dětmi ze základních a mateřských škol okolních městských částí, které dopravním hřištěm nedisponují. ■

www.praha9.cz

www.mppraha.cz

www.shell.cz

ladu s tematickým plánem Ministerstva dopravy ČR i poradenská a informační činnost v oblasti dopravní výchovy a BESIP pro širokou veřejnost,“ uvedl první náměstek pražského primátora Rudolf Blažek, do jehož kompetence bezpečnost v metropoli spadá.

Městská část Praha 9

vybudovala nové moderní dětské dopravní hřiště se zázemím počítačové učebny a bezbariérového sociálního zařízení. „Dopravní hřiště, které stálo téměř 18 milionů korun a bylo spolufinancováno z fondů Evropské unie, patří k nejmodernějším v republice. Je vybaveno na špičkové úrovni jak po stránce výukové, tak i pokud jde o vozový park. A jako jediné v republice se může pochlubit vlastní čerpačí stanicí,“ řekl sta-





Zásadním mezníkem byl rok 1897, kdy byl vyroben první osobní automobil ve střední Evropě – „Präsident“

Počátek výroby dopravních prostředků v Kopřivnici se datuje od roku 1850, kdy Ignác Šustala zahájil výrobu kočárů a bryček. 19. století znamenalo nástup železnice. Ignác Šustala nechal postavit nové tovární objekty, ze kterých v roce 1882 vyjelo prvních 15 železničních vagonů. Zásadním mezníkem byly roky 1897, kdy byl vyroben první osobní automobil ve střední Evropě – „Präsident“, a 1898, kdy byl vyroben první nákladní automobil trambusového typu o nosnosti 2,5 t se dvěma vzadu uloženými motory Benz. V roce 1923 firma představila osobní automobil T11. Revoluční koncepce podvozku s centrální nosnou rourou a výkyvnými polonápravami konstruktéra Hanse Ledwinky vstoupila do dějin jako tatrovácká. Mezi světovými válkami kopřivničtí pracovali na světové novince, prvním sériově vyráběném osobním automobilu s aerodynamickou pontonovou karoserií a vzadu umístěným, vzduchem chlazeným



TATRA Kopřivnice

motorem. T77 měla premiéru 5. března 1934. V témže roce byl název TATRA registrován jako obchodní jméno firmy. Třetí významnou událostí roku 1934 bylo založení leteckého oddělení. Legendou se stal nákladní vůz T111 se vzduchem chlazeným naftovým motorem, vyráběný v letech 1942–1962. V poválečném období se TATRA zaměřila na malosériové luxusní osobní vozy. Populární Tatraplán i T77 nahradila T603. Tu v letech



Slavného zlínského rodáka Tomáše Baťu (napravo) kopřivnickým Technickým muzeem TATRA provázel předseda představenstva a generální ředitel automobilky TATRA, a.s. Ronald Alan Adams (nalevo).



1975–1995 vystřídala T613 a od roku 1996 T700. V roce 1998 se TATRA soustředila na výrobu nákladních vozidel. Vysoká průchodnost, robustní konstrukce, jednoduchá údržba, velký pracovní výkon a životnost je předurčily pro práci v extrémních klimatických a terénních podmínkách. Ledwinkova tatrovácká koncepce byla základem pro řady T138 (od r. 1959), T813 (od r. 1967), T148 (od r. 1970) a T815 (od r. 1983) i pro vozy T815-2, T815-2 TERRNo1, T163 JAMAL, T815-2 ARMAX, T816 FORCE, T815-7, T817 TERRN vyráběné již pod novým majitelem firmy TATRA společností „Blue River“ (od r. 2006). ■

www.tatra.cz

Hans Ledwinka (1878–1967)

Geniální konstruktér Dr. techn. h. c. Ing. Hans Ledwinka (1878–1967) se narodil 14. února 1878 v rakouském Klosterneuburgu. První zkušenosti začal získávat roku 1892 u strýce ve Fünfhausu, kde se učil zámečnickému řemeslu. O pět let později završuje studium na průmyslové škole ve Vídni a téhož roku, ve svých 19 letech, nastupuje do kopřivnické vozovky. Zde působí coby zámečnický při stavbě automobilu „Präsident“.

V roce 1899 spolukonstruuje nový typ převodovky. O rok později je pověřen spoluúčastí na projektu prvního závodního automobilu pro barona Theodora Liebiga. Firma Max Friedman se sídlem ve Vídni získává Ledwinku v roce 1902. Pracuje tu na prvním motorovém voze s brzdami na všechna čtyři kola. O tři roky později je zpět v kopřivnické továrně jako konstruktér s přímým vlivem na výrobu vozidel. V této době s uplatněním jeho návrhů vzniká



ká vůz typu S. Za zmínku stojí monoblok převodovky se čtyřválcovými a šestiválcovými motory, které jsou jedněmi z prvních SOHC konceptů. Následují typ T a typ U – vůz s brzdami na všechna čtyři kola. V roce 1916 Hans Ledwinka opět odchází do Rakouska dělat ředitele firmy STEYER. V roce 1921 se vrací do Kopřivnice. Firma začíná být známá pod jménem TATRA



a razí geniální Ledwinkův koncept, dodnes známý jako tatrovácký: spojení dvou (do té doby nepřiliš obvyklých) technologických prvků – vzduchem chlazeného motoru a centrální nosné roury s výkyvnými polonápravami. V roce 1923 tak Evropu dobyl její lidový automobil Tatra 11. Jedenáctka se proslavila i obdivuhodnými výkony při automobilových závodech v Tar-



ga Florio a při Velké ruské jízdě Josefa Veřmírovského v roce 1925. Tatra 11 úspěšně absolvovala trasu 5300 km bez jediné poruchy. Přijela si pro vítězství ve své kategorii a navíc byla oceněna za vynikající parametry spotřeby. Po Tatrě 11 přichází dvanáctka s brzdami na všechna čtyři kola. Ta v roce 1931 absolvovala cestu z Alexandrie do Kapského Města,

**REGIONÁLNÍ
MUZEUM
V KOPŘIVNICI**
o.p.s.



aby svět demonstrovala vpravdě železnou „páteř“ a výhody vzduchem chlazeného motoru. Z této koncepce těží další následovnice se silnějšími motory a větší průchodností Tatra 30, 57 (Hadimřska), 75 a další. 5. března 1934 je představena představitelka jednoho z nejslavnějších období kopřivnické automobilky Tatra 77. V této době již na postu konstruktéra a vývojového inženýra pracuje i Ledwinkův mladší syn Erich. V průběhu druhé světové války zůstává Hans Ledwinka



ve vedení Tatry. K tomuto období se pojí mnoho projektů. Např. aerosáně Tatra V855, tankový osmnáctiválcový motor V955 a legendární Tatra 111. Po válce byl Hans Ledwinka internován do Nového Jičína, odkud radí a pomáhá tatrováckým konstruktérům při vývoji T600 známé jako Tatraplán. Po skončení internace



odchází do Rakouska a pak do Bavorska do Mnichova. Svaz německých inženýrů (VDI) mu v roce 1952 uděluje čestné vyznamenání. V roce 1961 mu rakouský prezident propůjčuje Čestný kříž I. třídy za vědu a umění. V Mnichově zůstává v pozici inženýra konzultanta až do své smrti v roce



1967. Roku 2007 byl z iniciativy holandského Tatraklubu uveden do ženevské Síně slávy světových automobilových konstruktérů. ■

www.tatramuseum.cz



PIVOVARY STAROPRAMEN

Chceme spolupracovat na kultivaci českého gastronomického trhu

? S obchodním ředitelem pro nezávislý trh společnosti Pivovary Staropramen a.s. Ing. Petrem Kovaříkem mne kdysi v rámci prezentace strategického partnerství Asociace hotelů a restaurací České republiky a Pivovarů Staropramen a.s. seznámil generální sekretář Asociace hotelů a restaurací České republiky Bc. Václav Stárek. Pane řediteli, navázání tohoto partnerství je pro obě strany přelomové. Jak dlouho trvalo, než jste se na něm dohodli?



Ing. Petr Kovařík

! O takto těsné spolupráci s Národní federací hotelů a restaurací České republiky a její nástupnickou organizací Asociací hotelů a restaurací České republiky jsme jednali víc než půldruhého roku. Pivovary Staropramen zejména proto, že řeší otázku, jak se dál profilovat na českém gastronomickém trhu a v rámci hotelnictví. Proto jsme při vámi zmiňované příležitosti prezentovali přednosti skupiny InBev, do níž patříme. Zejména pak to, co umíme lépe než kdokoliv další na českém trhu.

To lze rozdělit do dvou základních oblastí. Za prvé spolu s vysoce jakostními českými pivy zajistit široké produktové portfolio, kterým pokrýváme všechny gastronomické segmenty, a za druhé naše znalosti gastronomie, protože vlastníme franšizový koncept „Potrefená husa“. Víceméně se jedná o synergii na platformě know-how. Čili nekupujeme si loga v tištěných a elektronických materiálech Asociace hotelů a restaurací České republiky, ale chceme s touto nejrenomovanější oborovou a profesní organizací průmyslu cestovního ruchu v České republice spolupracovat na kultivaci a rozvoji českého gastronomického trhu.

? V hotelích se lze setkat s řadou vámi dodávaných piv. Na pokojích v minibarech, ale i na barech, v restauracích, ve specifických klubech inspirujících se keltskými legendami apod.

! Staropramen je naší hlavní značkou. Nicméně Pivovary Staropramen a.s. jsou široce rozkročeny přes většinu segmentů. Ze specifických piv v jejich rámci výrazně figuruje jednoznačný lídr mezi pivy pocházejícími ze zahra-

Pivovary Staropramen a.s. jsou součástí přední pivovarnické společnosti světa InBev se sídlem v belgické Lovani. Tradice výroby jejích značek sahá až do roku 1366. InBev zaujímá první nebo druhou pozici na dvaceti klíčových trzích, což je více než jakákoliv jiná konkurenční společnost. V portfoliu má přes dvě stě pivních značek a pivovary ve třiceti zemích. Společnost Pivovary Staropramen a.s. je s patnáctiprocentním podílem na trhu druhým největším výrobcem piv v Česku. Provozuje dva pivovary. Smíchovský Staropramen a ostravský Ostravar. Piva vyrábí podle původních českých a moravskoslezských receptur s důrazem na prvotřídní suroviny. Je druhým největším českým exportérem piva a svou „vlajkovou loď“ – Staropramen – vyváží do třiceti zemí světa. Coby reprezentant rodiny InBev nabízí nejširší portfolio pivních značek v České republice. Celostátní značky Staropramen a Braník a regionální Ostravar, Měšťan a Vratislav doplňují originální pivní speciály.

Sametový Velvet a tajemný Kelt. Těm, kteří rádi piva belgická, nabízí široký výběr ostatních značek InBev. Mezi nejvýznamnější patří ležák Stella Artois, speciály Hoegaarden či Leffe, které se liší barvou, chutí i podílem alkoholu. Na českém trhu se s nimi lze setkat v rámci unikátního gastronomického franšizového konceptu Staropramen - „Potrefená husa“ a v dalších vybraných restauracích, hospůdkách, barech a hotelích. Pivovary Staropramen jsou spoluzakladatelem „Iniciativy zodpovědných pivovarů“.



ničí, prémiová Stella Artois. Patří sem i Hoegaarden – světlé pšeničné pivo a Leffe – tmavé belgické pivo, vhodné k některým typům jídla. Vámi zmiňovaný pokojový minibar by mohl obsahovat všechny tyto značky piv. Silnou pozici Stelly Artois v prémiovém segmentu umocňuje i unikátní stejnojmenné nealkoholické pivo s embosovanou lahví a v neposlední řadě unikátní sklenice a rituál točení piva. To se dá říci i o speciálech typu Hoegaarden a Leffe, mj. také s výrazně se vymykající prémiovou sklenicí. Staropramen by se v této exkluzivní společnosti mohl zdát trochu opomíjený. Ale v žádném případě není! Z českých značek je z nejprodávanějších piv v Evropě. Takže kdokoliv přijede ze zahraničí, tak Staropramen obvykle zná jako prémiové české pivo vysoké kvality.



? Každoročně se účastním vyhlášení nejlepších piv České republiky, a tak bych se rád vrátil k nám do Slezska do Ostravaru.

! Ano, Ostravar mj. loni získal mnoho ocenění, např. „Pivo České republiky“. O jeho kvalitách jsou přesvědčeni nejen odborníci, ale i široká spotřebitelská veřejnost, což je vidět na růstu značky v Moravskoslezském kraji. Pokud pojedete do Ostravy, uvidíte i ochutnáte, které že je tam nejlepší pivo. Pro mne je Ostravar – ostravská dvanáctka jednoznačně nejlepším v této kategorii.

? Pane řediteli, vaše společnost obohacila český gastronomický trh o koncept „Potrefená husa“. Ostatně řada mých přátel, pokud zde hostí zahraniční delegace, je vodi právě do podniků tohoto řetězce. Hlavně prý proto, že nechtějí nic ponechávat náhodě, co se týče české image atraktivity prostředí, chování obsluhy a kvality podávaných jídel a nápojů. Kam podle vás z hlediska kultury pití piva gastronomie kráčí?

! Jsme přesvědčeni, a je to vidět na trhu nejenom v Praze, že svět gastronomie je dnes daleko otevřenější než kdysi. V Česku je tak prostor i pro (s nadsázkou řečeno) pivní „setkání třetího druhu“, tedy pro jiné druhy piv zahraničního původu. Díky nim je trh daleko pestřejší. Nicméně v Česku ale bude i do budoucna dominovat tradiční české pivo. A „Potrefená husa“? Ta spojuje naše piva, uni-



kátní design s moderním gastronomickým konceptem pro střední a mladší generaci. V době svého vzniku byl tento koncept naprosto unikátní a my jej i nadále zdokonalujeme.

? Cestovní ruch je jediný byznys, který všem ostatním byznysům dokáže přivádět spotřebitele odjinud. Bohužel, co já vím, nejsou k dispozici statistiky, kolik piva turisté – cizinci vypijí na území Česka. Takže i jejich řízení na naše českomoravskoslezské hlavy včetně těch kojeneckých. Také díky nim si Česko drží čelnou světovou pozici ve spotřebě piva na obyvatele. Už proto, že české pivo je díky své kvalitě a ceně jedním z výrazných turistických magnetů.

! Z nám dostupných statistik vyplývá, že posledních pár let se spotřeba piva v Česku nesnižuje, ale ani nezvyšuje. Odchylky nejsou větší než plus mínus pět procent. Mohli bychom tak hovořit o každoroční stabilní úrovni konzumace piva. Ani my nemáme celkové směrodatné údaje, jaký vliv mají na spotřebu piva v Česku turisté. Avšak vzhledem k tomu, že jich je rok od roku víc, spekulují, že se každým rokem na spotřebě piva podílejí výrazněji. Pokud ale porovnáme spotřebu piva na hlavu v České republice a dalšího stá-



tu za námi, jsme o zhruba dvacet procent nad ním. I kdybychom odečetli všechny turisty a zahraniční návštěvníky, budeme asi v tomto směru i nadále ve světě dominovat. Mimochodem, má-li kdo byznys založený na turistech, je pro něj Staropramen vítaná značka také proto, že Staropramen znají v Británii, Anglii, Německu, Rusku a i jinde na světě jako pivo, které se na tamních trzích profiluje obdobným způsobem jako na českém belgická Stella Artois. Čili, mít Staropramen v hotelu, penzionu nebo restauraci dává podnikovi v očích zahraničního hosta punc mezinárodní kvality.

? O tom, že Dánové pijí jako Dánové, jsem se přesvědčil nejen na trajekttech mezi Německem a Dánskem, ale i u vás 1. dubna loňského roku v Paspově sále Staropramenu v Praze na Smíchově na country zábavě Scandinavian Country Clubu (viz www.evsudybyl.cz, heslo pro fulltextový vyhledávač: „Dánové tleskali Caramelle“). A co pili jako Dánové? Tak jako já Staropramen.

! Vůbec se jim nedivím. Paspův sál pro tyto účely pronajímáme velmi rádi. Je oblíbeným místem motivačních a dalších programů nejen pro zahraniční hosty, ale i pro účastníky firemních a společenských akcí. V této souvislosti by bylo dobré dodat, že jsme znovuotevřeli restauraci „Na Verandách“ a sjednotili ji pod koncept „Potrefená husa“. Je ve stejném místě jako Paspův sál, jen o patro níž v přízemí. Kromě toho funguje na Smíchově i Návštěvnické centrum Staropramen, které zajišťuje exkurze. Zájem o prohlídky rok od roku stoupá, a tak je potřeba se objednat, protože kapacita prohlídkového okruhu bývá dlouho dopředu naplněna.

? Nejednou jsem si s sebou na cestu vlakem do Rumunska bral Staropramen.

! Tak to jste dělal dobře. Ale i kdybyste jej nevezl... Jsme součástí velké mezinárodní firmy a své pivovary máme i v této části Evropské unie. Značky vždy rád doporučím, nicméně: Staropramen je Staropramen! ■

www.pivovary-staropramen.cz

www.inbev.com



PRVNÍ NOVOMĚSTSKÝ RESTAURAČNÍ PIVOVAR

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

Celková kapacita je **340 míst** v atraktivních rozsáhlých prostorách

Vlastní **výroba 11° piva** – kvasnicový nefiltrovaný 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

Ochutnávka kyperských vín



Kyperská organizace cestovního ruchu a Liga pro cestovní ruch zvaly ve čtvrtek 20. března na prezentaci kolébky evropského vína, Kypru, a ochutnávku kyperských vín do předváděcího centra Amber Interier.

www.amber.cz

www.visitcyprus.com



liga
pro cestovní ruch



FRANCOUZSKÁ
RESTAURACE
v Praze

všudybyl

SBA
EXPORT

Veľká Fatra

Svoj prvý prechod

Veľkej Fatry som absolvoval v lete 1980 s Deanom Valáškom, teda v zostave ABU & Pýša. Obaja sme v tom čase pracovali v Obvodnom kultúrnom dome Prahy 10. Prvý deň sme spali v neskôr vyhorenom salaši na Kyškách. Po dvadsiatich ôsmich rokoch som nocoval na takmer rovnakom mieste, a to druhú noc tohtoročného zimného prechodu. No než som sa naň na Veľkú noc vydal, konzultoval som so spolujazdcom Liptouru JUDr. Bohušom Palovičom, či ísť cez Nízke Tatry alebo cez Veľkú Fatru. Vraj radšej cez Veľkú Fatru. A tak som z vlaku vystúpil už v Ružomberku a nie v Liptovskom Mikuláši.

Na Malinô brdo

som sa lanovkou vyviezol z Hrabova. Snehu poskromne. Kúsok pešo, kúsok na lyžiach. Za Vtáčnikom to bolo lepšie. Lyžiarska paličica z NDR sa mi zdala akási krivá a vyrovnával som ju tak úspešne, až som z nej mal dve. Najprv som ju opravil vloženie smrekového konára. Ten sa rýchlo zlomil. Druhý raz už som použil niekoľko sklolaninátových prútov z nosnej konštrukcie stanu Gema 2. Vydžala až do Čiech.



Na Smrekovici

v rekreačnom areáli som skoncoval s dehydratáciou pomocou troch Bažantov. Núkali mi aj Prázdroj. No na Veľkej Fatre radšej pivo slovenské než juhoafriické. Zaspomínal som si na časy, keď pre nás bola tunajšia reštaurácia zakázaná, lebo slúžila len armáde. Pri jednom z prechodov, keď nás opäť nepustili dnu, som pre kamarátov na zobcovej flaute parodoval Pochoď samopalníkov,

prerušovaný neartikulovaným vyšteknutím, na ktoré rovnakom duchu odpovedali. Ako keď sa generál Martin Dzúr zo svojej Čajky pri prehliadke zdravil s ďalším a ďalším vojenským útvárom.

Snehu cez dva metre

a nik ma nepredbiehal. Niežeby som bol taký rýchly, no všetci skialpinisti išli opačným smerom. Po jednom z úžasných „tigrov“, keď som sa po zjazde zo Skalnej Alpy zaryl naozaj hlboko, ma jeden z nich poľutoval, že vraj s takým „báglom“ na bežkách musím veľmi trpieť. Ihned som ho vyviedol z omylu: „Takú parádnu držku do prašanu som nehodil už prinajmenšom dvadsať rokov!“ V nádhernom snežnom popoludní som si na snehovej pláni v sedielku pod Tanečni-



cou vyhlbil dieru na stan a deň zakončil topením snehu a varením večere zo spacieho vaku.

Horská služba

ma zastihla ešte v spacáku. Ráno som si totiž pospal do pol desiatej. Zvonku bolo počuť ich hlasy: „Ste živý?“ „A akol!“ odvetil som. Ešte sme sa trocha porozprávali a než odišli, popriali mi šťastnú cestu. Rakytov som traverzoval po žltej značke. No trocha som si skomplikoval život. Vydal som sa po lyžiarskych stopách v nádeji, že je to optimálnejšia trasa než tá porušená od turistov so snežnicami a turistickými topánkami. Nebola. Strmé stúpania som väčšinou absolvoval s lyžami v ruke. A aj zľadovatený úsek Ploskej som radšej zišiel bez lyží. Na Kyškách ma milo prekvapili dva salaše. V tom bližšom som v pohodlí prečkal noc.

Smer Krížna

som vyrazil okolo šiestej. Do rána napadlo dvadsať centimetrov snehu. Obloha bola



temná a ostro fúkalo, stopa zasnežená. Z komína Salaša pod Suchým sa dymilo. Cesta hlbokým snehom hore na Suchý vrch bola nekonečná. Na hrebeni víchor a hmla. Z Krížnej som sa chcel vydat' smerom na Kráľovu studňu. Chvíľu sa mi darilo ísť od tyče k tyči, no nie dlho. Viktor mi hnal ostré ľadové kryštáliky priamo do tváre. Obkolesila ma biela tma.



Dal som si dolu lyže a tápal kamsi dole. Našiel som sa na hornom konci najdlhšej veľkofatranskej doliny – Gaderskej, a tak som si mohol šestnásť kilometrov spievať: „Dolina, dolina, aká si mi dlhá, akože ťa prejdem, cárija, keď ma nôžky bolia...“ ■

www.slovakiatourism.sk

Letos už i Sedmihradsko

Čtvrtek 9. srpna 2007 00.00 Psi vyjí tak, že následující dvě hodiny nemohu usnout. 06.40 Je pod mrakem a sucho. Ledva začnu vařit snídani, krápe. Protože beru vodu z nejistého zdroje, veškerou převařuji 07.31 Myji nádoby. Déšť bubnuje na tropiko, takže vyčistit zuby a spát. 08.15 Přestalo pršet. Vylézám a tropiko utírám ručníkem, aby rychle schlo. Jdu ke studánce pro vodu. Po návratu je stan suchý. Opět to vypadá na déšť. Rychle balím a vyrazím po modré značce do kopce a mlhy. Každou chvíli tápu. 10.10 Uprostřed houští svačím. Systémem včasných zpáteček se v 10.38 ocitám opět v sedle Voivodosei, kde se vyjasňují nejen mé souřadnice, ale i den. Slunce je blízko! 10.50 Pokračuji vzhůru. Občas zasvitne. 11.45 Výš už to nejde. Jsem na Iezerul Calimanului (2031). Stavím stan a zalehnout čekám na počasí. Ledva doobědvám, začíná poprchat, což se mění v lijavec. 13.30 Navštěvují mne dva bačové. Dávám jim zapalovač. 14.10 Déšť bubnuje na tropiko, a to tak, že fest. 16.00 Dovařil jsem čočku, využiv chvilky, kdy nepadal déšť. Jedl jsem už zase za deště, ale v suchu ve stanu. 16.30 Přišla skupina Maďarů a u hraničního kamene Velkého Maďarska procitěně pje vlastenské písně. Jak by ne,



vždyť už 1. květen 2005, kdy i Česko přistoupilo k Evropské unii, byl pro Maďary dnem neskolale velkolepějším. Ještě nikdy v historii prý totiž k sobě nepřipojili tak obrovské území. A letošním rokem 2007 už i Sedmihradsko! 17.30 Stojíc na maďarsko-rumunském hraničním kame-

Caliman 4

ni z roku 1942, telefonuji mobilem několika přátelům. Zdá se, že se lepší počasí. Už je zase vidět, jak jsou rumunské hory nádherné. 18.02 Jdu na kutě. 21.13 Musím z kutě ven, a je to radost. Svítí hvězdy a já je vidím. Výrazně se ochladilo.

Dvanáct apoštolů

Pátek 10. srpna 2007 05.05 Jdu před stan pozdravit slunce. Svítí skrz cáry mlhy, které vítr



žene přes kopec. Nádherná scenérie. 05.30 Jdu pokračovat. Není kam spěchat. Stan je mokrá vysokohorskou rosou. 07.13 Vstávám a začínám vařit. Občas zasvití slunce. Stále nevím, kam se vydám. Zpátky-li po hřebeni, ze kterého jsem díky mlze nic neviděl, či do údolí a pak na hřeben z druhé strany? 09.10 Odcházím. Svítí slunce. Je nádherný den. 10.00 Za chůze širokým horským hřbetem svačím. 10.40 Jsem na Calimanu Cerbului (2013). 11.10 Teď vzhůru dolů do Porta Calimanului (cca 1050) po modrém terči. Tři značky mne přivedly na pokraj kompaktní kosodřeviny a zoufalství. A ne a ne najít další modrý terč. 40 minut prodírání. 12.00 Rozdrásaný, nadávaje, prodral jsem se pod skalisko ke dvěma bačům, hlídajícím ovce. K těm samým, co jsem jim dal včera zapalovač. 12.20 Kus pod nimi jsem se našel. U železných tyč s modrým terčem obědvám. Benzínem



smývám kosodřevinnou smůlu, jež mi ulpěla na noze. Je nádherný den. 12.50 Odcházím, abych ve 13.00 opět sundal bágel. Borůvkovým plantážím těžko odolat. 13.10 Po modrém terči do údolí. U prvního zdroje pramenité vody nabírám všechny tři flašky a půldruhého litru do sebe. 15.01 Docházím k neobyčejné řece. Vytéká zpod haldy u Negoiu Romansec a teče v ní minerálka. Je plná zelených (zřejmě síran měďnatý)



a železitých usazenin. Brodím a mezi prsty na ztrápených chodidlech cítím blahodárně osvěžující účinky jemného léčivého bahna. A protože téměř celý letošní rumunský čundr chodím jen v cyklistických slípech, průpovídka: „Nač stahovat kalhoty, když brod je ještě daleko,“ se mě netýká. 15.48 V Gura Haitii parádní rozcestník. Vydávám se po modrém terči na Dvanáct apoštolů – bizarní skalní útvar. V půli strmého stoupání zastavuji a vrhám se na brusinky. 18.00 Jsem na Stancile Doisprezece Apostoli (1770). V 18.20 mám vytipované místo na stan. Ve 20.00 jsem po večeři, zuby vyčištěné a zalehnout. ■

Sirné hory. Obrovský zarostlý vulkán bez jediné turistické chaty, supi se vznášejí vysoko na bledém nebi. Na okrajích krátera divoké rozeklané skály, vyvěřeli apoštolové. Pod nimi zběsilí psi u strakatých stád. Oblíčí poutníky, zuby cvakají blízko. Marně se oháníš klackem, psy to jen rozběšňuje.

Miloslav Nevrlý, Karpatské hry – Caliman



Developed with



Shell
V-Power

Shell V-Power. Měníme paliva – měníme pravidla.

Co nás dělá výkonnější, než skutečně jsme? Nejsme stvořeni k tomu, pohybovat se rychlostí 130 km/h, přesto jsme našli způsob. A je to právě předurčení měnit pravidla, které inspirovalo naše nejlepší vědce vyvinout Shell V-Power – palivo Ferrari pro Váš vůz. V každé jednotlivé kapce Shell V-Power se skrývá 60letá spolupráce s naším technickým partnerem Ferrari a společné zkušenosti ze závodní dráhy. Jde o vašeš pro výkon. Ta zajišťuje, že neustále vedeme v palivových technologiích a nabízíme vzrušující zážitky z jízdy. Hon za dokonalostí má opodstatnění, zažijte vašeš při jízdě, tankujte Shell V-Power.



made to move >

www.shell.cz



**U nás se zbavíte stresu,
zapomenete na starosti a pořádně si odpočínáte.**

**Nabídneme Vám
relaxační pobyty přesně na
míru podle Vašeho přání.**

Od víkendových po týdenní nebo i delší. Ubytování budete v nových pokojích s příslušenstvím, s balkónem, s TV, připojením na internet, Součástí relaxačního pobytu je vždy polopenze, využití vnitřního rehabilitačního a v létě i venkovního bazénu a procedur v relaxačním centru v suterénu hotelu. Zde jsou některé z nich: klasické, podvodní a vířivé masáže, uhlíčitě i bylinkové koupele, skotské stříky, sauna, ultrazvuk, bioptronová lampa, BIO BEAM, DDproudy.

Pro ty, kteří se chtějí věnovat sportu, nabízíme fitcentrum, 2 kuželkové dráhy, stolní tenis, minigolf, tenisový kurt, volejbalové hřiště.



Beskydský hotel RELAX***
Lesní 1689, 756 61 Rožnov pod Radhoštěm
tel.: 571 648 101-4, fax: 571 648 106
e-mail: hotelrelax@seznam.cz
www.hotelrelax.cz

Komplexní služby ve stavebnictví



Kolejové stavby • Silniční stavby • Mostní stavby
Projektční inženýring • Pozemní stavby • Svařování
Doprava a mechanizace



160. výročie železníc na Slovensku



Úctyhodných stošesťdesiat rokov – presne toľko ich ubehlo od chvíle, keď územím Slovenska prvýkrát v histórii prešiel vlak. Hoci stošesťdesiat sviečok by sa na pomyselnú tortu zmestilo len ťažko, za každou z nich sa skrýva niečo, čo železnica Slovensku priniesla, k čomu dopomohla, čo ovplyvnila, ale aj čo zobrala a sproblematizovala. Železnica na Slovensku je dáma, ktorá dnes vyzerá lepšie, ako v časoch svojich začiatkov.

www.zsr.sk

