

Speciál Cargo

ROČNÍK 2010 / KVĚTEN / ČÍSLO 5

Měsíčník ČD Cargo, a. s.

REPORTÁŽ

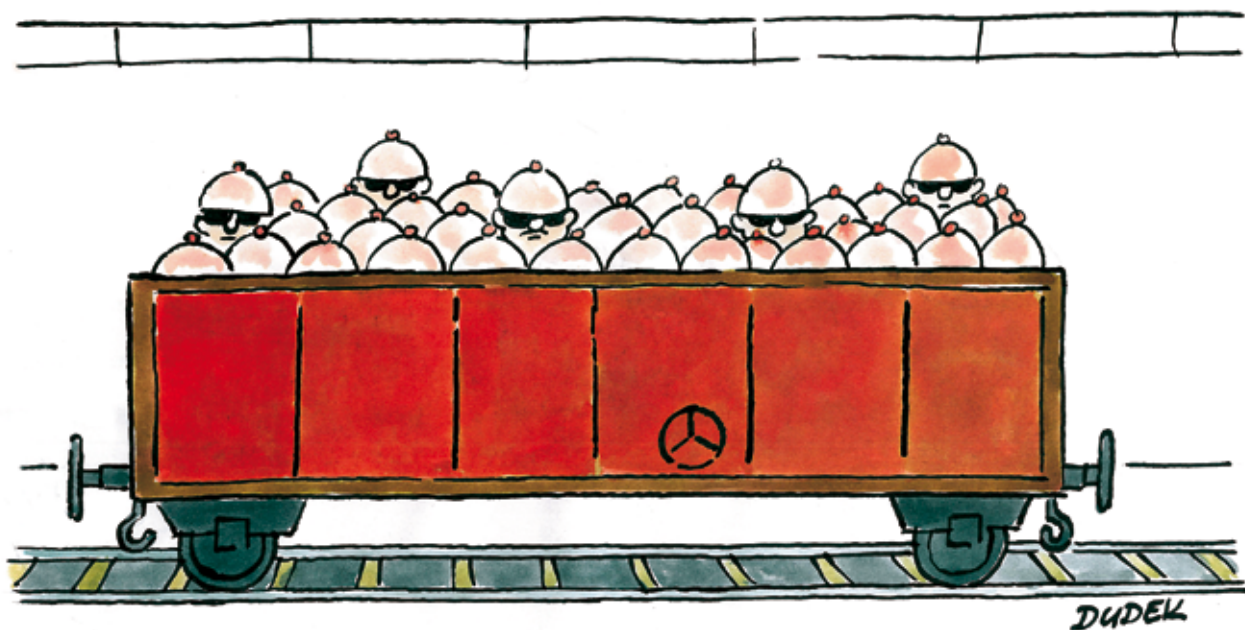
Setkání s královnou

JIŘÍ PAROUBEK:

Obliba železnice se vrátí

Jiří Bouda:

TÉMA ŽELEZNICE JE VŽDY NA PRVNÍM MÍSTĚ



MASKOVANÍ TAJNÍ AGENTI STŘEŽÍCÍ NÁKLAD UMĚLÝCH NÁDER DOVEZENÝCH NA OBJEDNÁVKU ČESKÉHO MODELINGU

Obsah vydání

Zajímavosti	3
Jiří Bouda - Železnice jako inspirace ..	4-6
Společnost ČD Cargo představuje široké veřejnosti své pracovní profese ..	7
Jiří Paroubek	8-9
Jak jsem potkal na nádraží královnu	10-11
Zajímavosti	12
Co se skrývá v kontejnerech?	13
Test – Kde to bouchne?	14
Křížovka	15

Vydavatel: ČD Cargo, a. s., www.cdcargo.cz, **Šéfredaktor:** Karel Houška, **Vedoucí redakce:** Pavel Hanuška, **Adresa redakce:** ČD Cargo, a. s., Odbor marketingu a komunikace, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, **Vydavatelský servis:** GRAND PRINC a.s., **Produkce:** Kateřina Žežulková, **Grafický design:** Studio Marwin CZ, s.r.o.

Vážení čtenáři,

jaro udeřilo plnou silou a přišel květen. Snad se vám všem poštěstilo a dostali jste polibek pod rozkvetlou třešňí. Pomalu začíná období, kdy je ideální počasí na výlety a třeba i na dovolenou. V souvislosti s islandskou sopkou železnice prokázaly, že dokáží kvalitně dopravit i ty nejnáročnější cestovatele. Snad se ti, kteří si poprvé zkusili cestování po kolejích i na delší vzdálenosti, budou nadále k vlakové dopravě vracet.

Osobností měsíce je tentokrát Jiří Bouda, kterého snad můžeme označit jako „malíře železnice“. Jeho grafiky s dopravní tematikou provázely a provázejí mnoho publikací pro děti i dospělé.

Se svým vztahem k vlakům se nám svěřil i předseda ČSSD Jiří Paroubek. Ten se pochopitelně na železnici dívá nejen jako cestující, ale také jako politik, který spolurozhoduje o jejím rozvoji.

V holandském Utrechtu začala výstava salonních vozů korunovaných hlav, kterou otevřela královna Beatrix. V naší reportáži se dozvíte, proč její návštěvu neprovázejí přísná bezpečnostní opatření.

Nepřijdete ani o pravidelné seriály o profesích na železnici nebo zajímavých přepravách. Samozřejmě ani o kvíz a křížovku. Takže nezapomeňte – cestovat vlakem je trendy a k příjemné cestě by měl přispět i náš časopis. Mnoho šťastných kilometrů na jarních kolejích.

REDAKCE

Večer s Anděly



Tradiční předávání cen populární hudby proběhlo letos v sobotu 17. 4. 2010 v pražské Incheba Areně (malá sportovní hala na Pražském výstavišti). Moderování se tentokrát ujala Tereza Perg-

nerová, která se tak opět po letech objevila na TV Nova v nejsledovanějším čase. Udílení cen v umělecké branži vždy vyvolává diskuze a nevyhnulo se to pochopitelně ani Andělům. Režie ve-

čera byla plně podřízena požadavkům přímého přenosu, což je ovšem pochopitelné. Právě přímý přenos totiž nejlépe přitáhne sponzory, bez kterých by podobné ankety a ceny nebyly vůbec myslitel-

né. Jedním ze sponzorů bylo letos také ČD Cargo. Nejúspěšnějším nominovaným se letos stala skupina Charlie Straight, která získala tři Anděly v kategoriích Objev roku, Album roku a Videoklip roku.

TEXT A FOTO PAVEL HANUŠKA

Pandury zamířily do Kosova

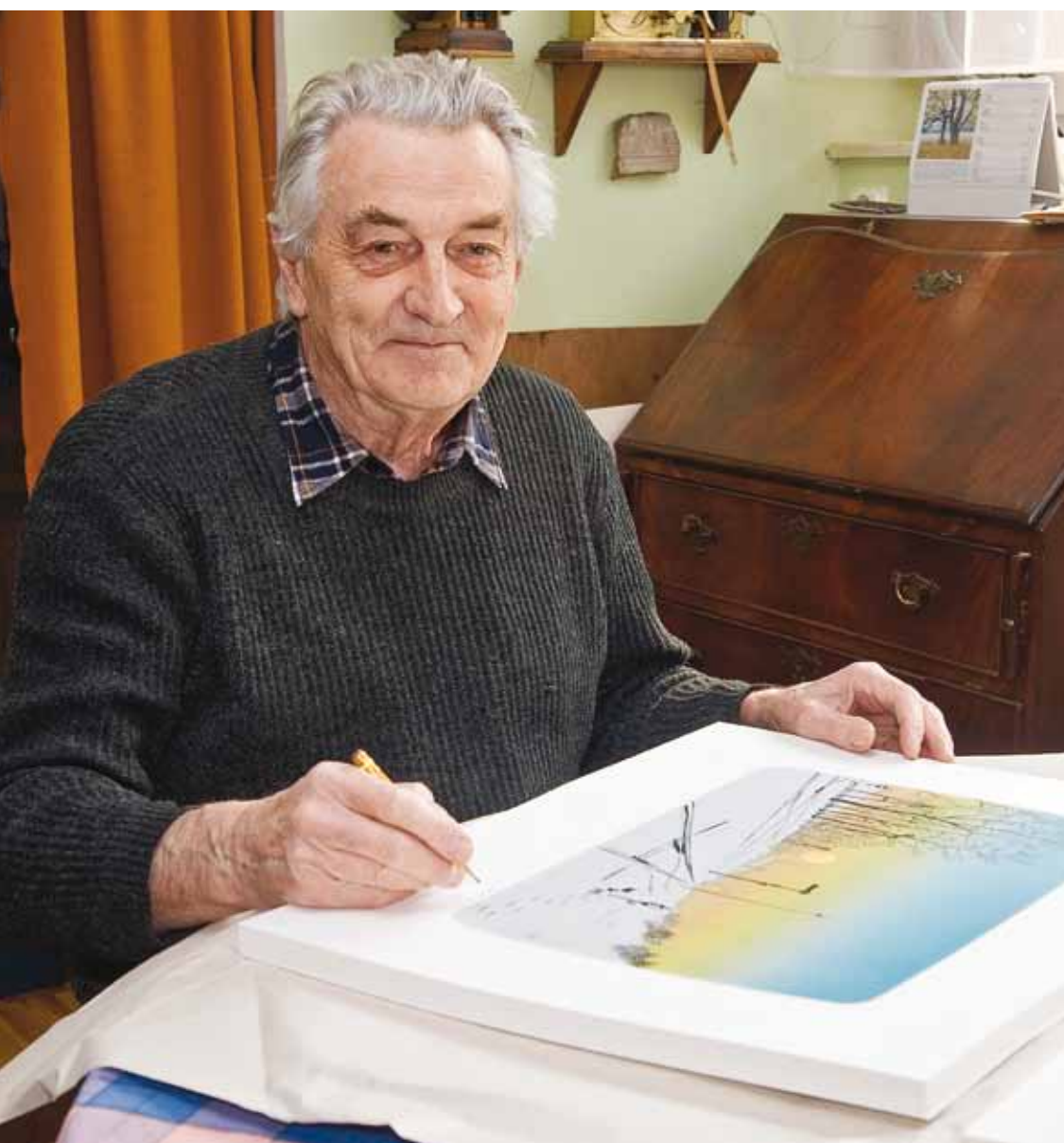
V úterý 20. 4. 2010 ožila dlouho ztichlá rampa na železniční vlečce v Podbořanech. Z přítomnosti hloučku vojáků bylo jasné, že ČD Cargo bude transportovat další vojenskou techniku. Tentokrát se sice nejednalo o ucelený vlak, ale jen o skupinu dvou nákladních a jednoho osobního vagonu. Ovšem o to unikátnější náklad byl na vagony nakládán. Na vagony najely tři zbrusu nové kolové transportéry Pandur. Poprvé zamířila tato nová technika AČR do zahraničí, kon-



krétně k našemu kontingentu do Kosova. „Pandury nahradí v naší základně v Šajkovaci starší pásové transportéry BVP2. S transportéry odjíždějí do Kosova pouze velitelé vo-

zidel a řidiči, zbytek posádek bude doplněn ze členů stávajícího kontingentu,“ říká plk. Martin Štochl z Ministerstva obrany ČR. „Převahu, jako tradičně, zajišťuje ČD Cargo, kte-

ré poskytuje také osobní lehký vagon pro doprovod transportu. Vzhledem k tomu, že vojenské transporty nemohou jezdit přes Srbsko, nezbyvá než delší cesta. Jedeme tedy trasou přes Slovensko, Maďarsko, Rumunsko a Bulharsko do řecké Soluně. Tam vlak změní směr a jede přes Makedonii do Kosova. Protože tentokrát se nejedná o ucelený vlak, ale jen o skupinu vagonů, pohybujeme se jako běžný náklad a cesta tak trvá mezi 5 až 7 dny,“ uzavírá plk. Štochl.



Železnice jako inspirace

Příjmení Bouda je určitě v souvislosti s uměním jedním z našich nejznámějších. Jiří Bouda je synem slavného otce Cyrila a jak se potvrdilo v jeho případě, jablko nepadá daleko od stromu. Jiří Bouda je ovšem jedním z našich nemnoha grafiků, který si za své hlavní téma nejčastěji volí železnici.

Vaší tvorbou stále prostupuje téma železnice, jak jste se k němu dostal?

Tak jako každé malé dítě jsem začal kreslit. Protože jsme s rodinou vlakem pořád někde jezdili, tak jsem kreslil vlaky. Samozřejmě, že nejen ty, ale téma železnice u mne vždycky převládalo.

Některé vaše grafiky jsou velmi zajímavé i tematicky a je z nich vidět, že k vlakům máte bližší vztah...

Během studií jsem chodil na brigády na dráhu. Začínal jsem na nádraží Praha-Bubny u překládky kusových zásilek, pak jsem dělal staničního pomocníka na Moravě ve Vranovicích. Někdy jsem strávil také v Budějovicích na tranzitu a po studiu mě zaujala ta práce a prostředí natolik, že jsem nastoupil u dráhy jako signalista.

Vy jste ale vystudoval uměleckou školu, byl jste na volné noze jako grafik?

Ano, ale současně mi dráha dávala určitý pravidelný příjem.

A jezdíte vlakem i dnes?

Rád jezdím vlakem, ale bohužel, nějak už mě to tak netáhne. Dráha už není to, co to bývalo v mém dětství. Dnes se propagují všelijaké ty dálkové rychlíky včetně Pendolina, ale já mám raději vlaky, kde se dá otevřít okno, což už dneska téměř nikde není. Ale nicméně vlakem jezdím rád pořád.

A kam jste po kolejích cestoval nejdále?

Za doby studií jsem byl na okružním zájezdu Kyjev – Moskva – Leningrad. To bylo docela zajímavé, měli jsme lehátkový vůz. Tři dny ve vlaku, pak tři dny ve městě. Ze školy jsem uměl trochu rusky, tak jsem si mohl popovídat i s těmi „ajznboňáky“.

Co se týče vaší tvorby celkově, jakou máte nejoblíbenější techniku, kterou pracujete?

Dá se říci, že umím všechny grafické techniky, ale nejvíc dělám



Obchodní ředitel ČD Cargo Ing. Rodan Šenekl se přiznal, že k železnici ho přitáhla v mládí knížka, kterou Jiří Bouda ilustroval.

barevnou litografií. Také můj otec dělal všechny možné techniky, ale na sklonku života i on dělal hlavně barevnou litografií.

Jsou známa i vaše díla v oblasti plakátové tvorby. Je velký rozdíl mezi běžnou a plakátovou tvorbou?

Plakátovou tvorbu jsem dělal hlavně pro Národní technické muzeum, se kterým jsem léta spolupracoval. Také jsem tam za dob studia chodil na brigády. Každý plakát nebo ilustrace jsou dány námětem. Já měl štěstí, že jsem vždycky zpracovával dopravní tematiku, a to nejen železniční. Plakát se od běžné grafiky prakticky neliší, protože když jsem dělal plakát, stejný námět jsem použil i na volnou grafiku.

Nedávno vyšla kniha, která je průřezem vaší tvorby. Jak tvoříte dnes?

Kniha je průřezem mých prací.

Jsou v ní i mé první železniční grafiky ještě z doby studií. Pracuji dnes doma, kde mám atelier nebo spíše pracovní kout. Pochopitelně, barevné litografie

se musejí dělat ve speciální tiskárně, a to jsem většinou dělal a dělám tam. Dříve jsem pracoval i doma, ale už na to tak nevidím.

A zabýval jste se taky známkovou tvorbou?

Známky jsem dělal též, poslední, kterou jsem navrhoval, byla ke stopadesátému výročí dráhy z Pardubic do Liberce, to bylo v roce 2009. Návrh se dělá v šestinásobné velikosti, takže tam to není tak pracné. Pak se to zmenšuje a rytina se převádí do skutečné velikosti. Známkovou tvorbu ale už vzhledem ke zhoršenému zraku bohužel nemohu dělat.

Jak relaxujete po práci?

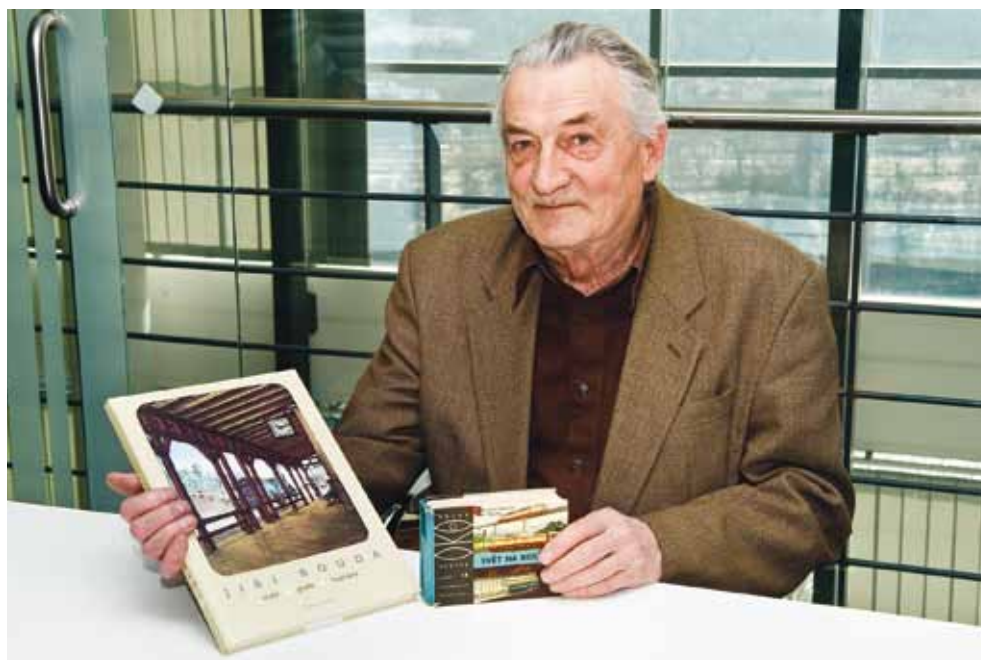
Převážně na zahrádce. Mám pejska a s ním musím chodit na procházky. Pes už má v sobě takový budík, takže ráno v půl sedmé mě vyžene ven, v půl dvanácté mi řekne, že mám jít vařit oběd, ve čtyři hodiny chce zase on večer a v devět hodin si řekne o poslední procházku.

Spí s vámi v pokoji? Co máte za plemeno?

Je to kokršpaněl a spí ve svém pelechu v pokoji se mnou. Ale ráno ho pravidelně stejně najdu ve své posteli.

Máte rád cestování?

Hrozně rád cestuji, asi to máme v rodině, protože táta taky rád jezdil, manželka, ještě za svo-



JIŘÍ BOUDA

se narodil v roce 1934. Jeho otcem je akademický malíř Cyril Bouda. Vystudoval UMPRUM v Praze v ateliéru prof. Karla Svobinského. Už jeho absolventská práce s tématem pražských motivů s důrazem na dopravu dávala znát jeho budoucí směřování. Spolupracoval s několika nakladatelstvími. Jeho ilustrace v knihách pro děti a mládež přivedly k lásce k železnici mnoho chlapců, ale i děvčat. Spolupracoval i s Národním technickým muzeem a Muzeem hl. m. Prahy nejen jako autor, ale také jako scenárista na realizaci výstav. Nedávno vyšel knižně průřez jeho celoživotním dílem.

bodna, projedla také celou Evropu, teda v té době lidově-demokratickou Evropu. Byla sportovkyně, a tak se spíš dostala do tělocvičen nebo na hřiště, ale občas si našla nějakou tu volnou chvíli, že mohla navštívit třeba galerii.

Jakým dopravním prostředkem cestujete dnes a kam jezdíte nejraději?

V mládí jsem hodně jezdil na kole po Československu a pak, když už to šlo, tak jsem vyrazil i dál po Evropě. Momentálně jsem kolo musel odložit, pro-

tože vloni jsem na něm havaroval, ale doufám, že jezdit opět začnu.

Tedy, jedete-li někam vlakem, tak tam vyložíte kolo?

V roce 2001 jsem jel na kole z Prahy do španělského Santiaga de Compostela. Zpátky jsem jel vlakem do Barcelony a autobusem do Prahy. Vloni jsem jel přes Německo do Holandska, kde mám řadu přátel-sběratelů grafiky, a pak do Belgie, a skončil jsem v Normandii. Posléze jsem se otočil v Paříži a z Paříže jsem chtěl jet vlakem nebo autobusem. Ale dostal jsem smyk a roztrhl jsem

pletou cyklistů, dalším problémem je nedostatek vlaků, které berou kola. Z hlediska dráhy by to mělo být trochu vstřícnější. A samozřejmě budování cyklostezek by mělo být rychlejší.

A z hlediska bezpečnosti?

Třeba v Německu, zejména v Bavorsku, jsou silnice první třídy a vedle toho je udržovaná perfektně asfaltovaná cesta pro zemědělské stroje a cyklisty. Takže ani pomalé traktory nesmějí jet po hlavní silnici. U nás se taková silnice začíná budovat třeba z Kolína směrem na Vel-

Problémem je u nás nedostatek vlaků, které mohou využívat cyklisté pro přepravu kol.

si pánev. Takže jsem tam nejdříve ležel dva dny ve špitále a pak měsíc tady, než se to nějak zahojilo.

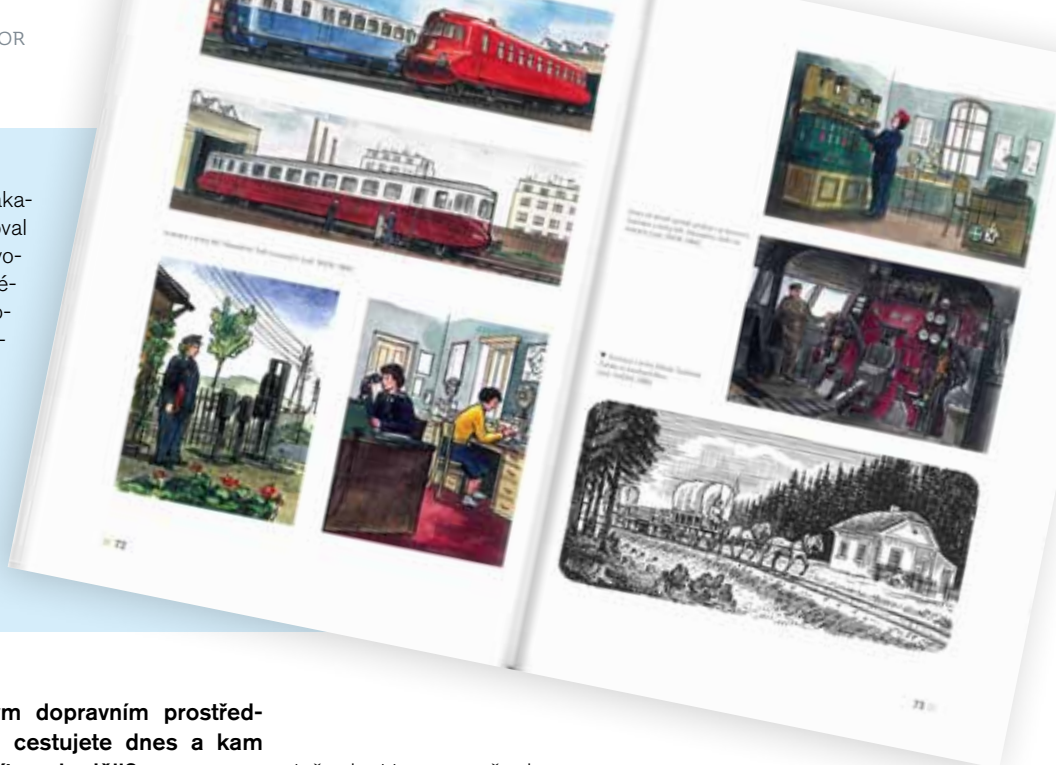
Jak se vám v Holandsku jezdí, tam je to ráj cyklistů...

Tam to bylo pěkné. Ale hezké to bylo i v Německu, jel jsem zde podél Labe cyklostezkou, to byl také příjemný výlet. Mám dojem, že v Holandsku je cyklista na prvním místě. U nás se trochu na cyklistiku nadává, řidiči nemají rádi, když se na silnicích

ký Osek, tam je pěkná cyklostezka, ale jsou to zatím jen takové malé úseky.

Co si myslíte o moderních, hodně abstraktních technikách malby a grafiky?

To, co znázorňují, by mělo být patrné na první pohled, ne jen emoce, i když nepopírám, že se v tom obrázku mohou, ale i nemusejí, nějak projevit. Já se zkrátka vždy snažil malovat tak, aby člověk na první pohled poznal, co bylo předlohou.



Společnost ČD Cargo představuje široké veřejnosti své pracovní profese

Nákladní pokladník

Povolání nákladní pokladník je v převážné většině zastoupeno ženami. V současné době na této pracovní pozici působí 370 zaměstnanců, kteří vykonávají dané činnosti ve všech provozních pracovištích společnosti ČD Cargo.

Nákladní pokladník podává informace zákazníkům o přepravních a tarifních podmínkách ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě zboží po železnici v kontaktním místě dopravce ČD Cargo – nákladní pokladně. Mezi činnosti nákladního pokladníka patří i zpracování nákladního listu, který je dokladem o uzavření a plnění přepravní smlouvy. Tento dokument v sobě zahrnuje údaje o požadavcích zákazníka na přepravu (např. druh přepravovaného zboží, hmotnost zásilky, název stanice odesílací a stanice určení) a mnoho dalších informací potřebných k přepravě vozové zásilky.

Nákladní pokladník má zároveň odpovědnost za evidenci přepravy podle stanovených pravidel. Všechny požadované údaje o podeji vozové zásilky, vznik-

lých událostech na cestě a dojezi zásilky pořizuje do informačního systému Centrální nákladní pokladna, kde jsou evidovány a uloženy údaje o všech vozových zásilkách z vnitrostátní a mezinárodní přepravy. Dále zajišťuje evidenci a výběr poplatku za pobyt vozu při ložné manipulaci zákazníkem na vlečkách, všeobecně nakládkových a vykládkových kolejích nebo na jiných manipulačních místech.

Mezi činnosti nákladního pokladníka patří i výběr hotovostních plateb za přepravné a za jiné služby poskytnuté zákazníkům společnosti ČD Cargo.

Na závěr lze tedy toto povolání označit jako práci vysoce zodpovědnou, která je orientována převážně na zákazníka a služby spojené s přepravou vozových zásilek.



TEXT PODLE ZPRÁVY ČTK

Přeprava kamionových návěsů vzrostla o osmdesát procent

Železnice loni odvezla z České republiky do zahraničí 12 500 kamionových návěsů, a to je o 80 procent více než v roce 2008. Česká republika však i přes pozitivní vývoj v tomto druhu dopravy stále výrazně zaostává za zeměmi západní Evropy.

Návěsy jezdí na vagonech výhradně z terminálu společ-

nosti ČD-DUSS Lovosice, kde ČD Cargo vlastní 51 procent. Trasy směřují do německých měst Duisburg a Hamburk. „Přes všeobecný pokles dopravy v období krize jde tento segment nahoru,“ uvedl obchodní ředitel ČD Cargo Ing. Rodan Šenekl.

ČD Cargo připravuje otevření dalších veřejných terminálů

v Brně a Ostravě Mošnově. Dál jsou přípravy v Brně, kde stačí dovybavit starší terminál jeřáby. „Jsme před uzavřením dohod na provozování vlaků mezi Beneluxem a Brnem,“ konstatoval Ing. Šenekl.

Vybudování nového terminálu stojí řádově stovky milionů korun a má malou podporu z veřejných rozpočtů a fondů Ev-

ropské unie. Zájmem státu by měl být přesun zboží ze silnice na železnici. Teď jsme bohužel svědky opačného trendu, nepřesouvá se zboží ze silnice na železnici, ale naopak: na silnicích je kamionů víc a víc.

K větší podpoře kombinované dopravy vyzvala nedávno ministerstvo dopravy Valná hromada Svazu dopravy ČR.

Jiří Paroubek: Obliba železnice se vrátí

S předsedou ČSSD Jiřím Paroubkem se dá hovořit o mnoha oblastech života, svůj názor v našem rozhovoru vyjádřil také na cestování po železnici. Nejen o tom byl samozřejmě rozhovor s tímto významným českým politikem.



Jaký je Váš osobní vztah k železnici?

Z mládí jsou to hlavně vzpomínky na cesty s rodiči, kdy vlak patřil k hlavním dopravním prostředkům. Vzpomínám si na nádraží plná trampů a jejich zpěv s kytarou, lidé si krátili čas v čekárnách vyprávěním. Když jsem si později četl povídky Bohumila Hrabala, trochu mi to připomnělo příběhy, které jsem také zaslechl v přeplněných kupé, i když jsem jim tenkrát moc nerozuměl. Byly to hezké časy a rád na ně vzpomínám. Myslí, že obliba železnice se vrátí. Souprava Pendolino je pro většinu mých přátel a známých tím nejlepším způsobem dopra-

vy do Ostravy. Časově to vyjde nastejno jako jízda autem, ale vyhnete se dopravním zácpám a můžete za jízdy klidně pracovat nebo číst. Ostatně i já Pendolino občas využiji.

Vzpomínám si na nádraží plná trampů a jejich zpěv s kytarou, lidé si krátili čas v čekárnách vyprávěním.

Jak vnímáte současné české železniční prostředí?

Mám rozporuplné pocity. České dráhy trvale hospodaří se ztrátovým rozpočtem a nikomu z řady ředitelů se nepodařilo tento stav změnit či alespoň zlepšit. V minulosti se například objevila řada zpráv o po-

divných reklamních a inzertních smlouvách, které na důvěryhodnosti této společnosti rozhodně nepřidaly. ČD zároveň neustále stupňují požadavky na dotace od krajů a komplikují

tím rozpočtovou politiku našim hejtmanům. Jsem přesvědčen, že České dráhy budou jednou z priorit našeho případného ministra dopravy, pokud se sociální demokracie vrátí do vládních pozic. Není možné, aby desítky procent regionálních spojů byly rušeny, jak o tom předsta-

vitelé Českých drah někdy hovoří. ČD Cargo je nový projekt, který by měl být schopen sám si na sebe vydělat nebo být dokonce ziskový. Ostatně proto byl vytvořen. Je však otázkou, jak se na hospodaření společnosti podepíše finanční a hospodářská krize, která, jak doufám, je již na ústupu. Pro sociální demokracii je klíčové, aby například propouštění zaměstnanců – pokud je opravdu nutné – bylo vedeno s maximální citlivostí a co nejmenším sociálním dopadem. Budu chtít, aby se tomuto problému věnovali naši dopravní odborníci, a to na celé železnici, která je jedním z nejvýznamnějších zaměstna-

vatelů v České republice. Správa železniční dopravní cesty je také relativně novou institucí a v její kompetenci je řada oblastí, kterým musí být věnována zvýšená pozornost. Myslím, že nikdo není nadšený z řady smrtelných nehod na železničních přejezdech, jejichž správa a údržba je jednou z nejdůležitějších odpovědností této organizace.

Jak vnímáte současnou situaci na nákladním dopravním trhu v ČR? (podíl silničních nákladních dopravců činí přes 70 %, zatímco železnice obslouží jen cca 22 % trhu)? Podíl železnice bude růst, jak se bude zvyšovat počet veřejných logistických center, která usnadní překládku a další fáze logistického procesu. Cargo také musí pokračovat v modernizaci svého vozového parku, která by měla usnadnit mezinárodní přepravy. Pokud se nepletu, tak významná část vagonů, respektive jejich podvozků, stále ještě do některých států nesmí.

Co říkáte na neutěšenou situaci na českých silnicích? Jaká opatření byste navrhoval ve prospěch toho, aby se větší podíl nákladů převedl z kamionů na železnici?

Jedním z takových opatření, které by mělo železniční přepravě pomoci, je tzv. páteční zákaz jízdy kamionů, anebo také zdražení mýtného pro kamiony v pátek odpoledne. Sociální demokracie tuto myšlenku podporuje, ale zároveň voláme po tom, aby zákaz byl synchronizovaný s praxí okolních států.

ČD Cargo nevolá ani tak po přímé podpoře, ale spíše po nastavení rovných podmínek v soutěži mezi silničními a železničním sektorem. Jde o tzv. harmonizaci zpoplatnění infrastruktury, tedy narovnání situace, kdy železniční dopravci od roku 2003 hradí tento poplatek v něko-

likanásobně vyšší míře, než hradí silniční dopravci tzv. mýtné. To bylo navíc zavedeno až v roce 2007 a zpoplatňuje jen část sítě (narozdíl od železnice). Jste pro postupné narovnání poplatků za použití dopravní infrastruktury?

Jak už jsem uvedl, je to závažné téma, které je třeba otevřít,

nek při zpoplatnění infrastruktury je pro nás důležité. Sociální demokracie se této diskusi nebrání a vnímáme ji jako důležitou součást podpory železniční dopravní cesty.

Domníváte se, že by měl stát podporovat budování veřejných, všem dopravcům otevřených logistických center,

to také něco udělat. Nejen stát, ale i kraje mohou sehrát důležitou roli také při projednávání zásad územního rozvoje. Jako prioritní by měly být podporovány stavby, které slouží ekonomice a pomohou růstu HDP. Veřejná logistická centra podle mého názoru k tomuto druhu staveb patří.

V čem spočívají Vaše vize v dopravní politice státu?

Vláda sociální demokracie pod mým vedením vyjednala pro Českou republiku na období 2007–2013 více než 860 miliard korun z různých evropských fondů. Pro resort dopravy bylo dojednáno více než 171 miliard korun. Je pravda, že vláda Mirka Topolánka nedokázala tyto prostředky z Bruselu využít a předat je české ekonomice. Jsou v tom samozřejmě i finance na budování a modernizaci železničních tratí. Mimo výše uvedených tezí je tedy toto jedna z hlavních oblastí, kterou bude naše případná vláda prioritně řešit tak, aby byl tento nedostatek napraven.

Jaká byste doporučil protikrizová opatření pro resort dopravy?

Všechny okolní vlády již od října roku 2008, kdy bylo zcela evidentní, že se hospodářské krizi nevyhneme, připravovaly a realizovaly různá záchranná opatření. Tehdejší vláda Mirka Topolánka nás dlouho přesvědčovala, že žádná krize neexistuje. To je naprosto neodpustitelné. Sociální demokracie, kromě zmíněných investic do výstavby, navrhuje například podporu exportu a také navýšení kapitálu EGAP, tedy maximalizaci státní podpory ve všech odvětvích podle pravidel EU a světového obchodu. Je také důležité si uvědomit, že doprava bude podporována i nepřímo. Pokud se bude dařit průmyslu, bude se dařit i dopravě. Lidé budou mít příjmy, začnou znovu cestovat atd. Hlavně je nutné začít konečně něco dělat!



a sociální demokracie je na tuto diskusi připravena. Jednostranná podpora automobilové dopravy byla velkou chybou. Větší podíl železniční dopravy může zároveň snížit naši závis-

lost na dovozených pohonných hmotách, protože vlaky jezdí na domácí elektřinu. Zahájení diskuse o narovnání podmí-

nekterá by byla napojena na více druhů dopravy? Výstavba veřejných logistických center musí splňovat základní kritéria dostupnosti všech možných doprav-

Jedním z takových opatření, které by mělo železniční přepravě pomoci, je tzv. páteční zákaz jízdy kamionů.

lost na dovozených pohonných hmotách, protože vlaky jezdí na domácí elektřinu. Zahájení diskuse o narovnání podmí-

ních ušlů. Pokud si stát vytkne jako prioritu převod alespoň části silniční nákladní dopravy na železnici, měl by pro-

Jak jsem potkal na nádraží královnu

Utrecht byl v minulosti centrem Nizozemska, dnes je jeho čtvrtým největším městem. Kromě toho, že tu sídlí nejrenomovanější holandská univerzita, najdete tu celou muzejní čtvrť. Jedny z nejzajímavějších sbírek můžete najít v železničním muzeu, kde se 14. dubna slavnostně otevírala unikátní výstava salonních vozů korunovaných hlav z celé Evropy.



Královnu vítaly děti, ale také starosta Utrechtu, ředitel muzea, zástupkyně diplomatického sboru a hejno novinářů.

Z hlavního nádraží v Utrechtu je to do muzea kousek. O víkendech a svátcích se přímo do něj dá z hlavního nádraží jet stylovým vláčkem (zastávka Maliebaan). Jinak autobusem do stejnojmenné zastávky, ale pěšky je to asi 15 minut pěknou procházkou přes historické centrum města. Tuto variantu jsem volil já.

Jméno na seznamu stačí

Přes malý most nad jedním z utrechtských grachtů přichá-

zím ke slavnostně vyzdobené budově. Už z dálky jsou vidět vlající velké národní vlajky na obou věžičkách budovy nádraží Maliebaan, kde se Spoorwegmuseum nachází. Také průče-

výstavu zahájí. Očekávám tedy, po zkušenostech z podobných akcí u nás, přísná bezpečnostní opatření, ale jsem překvapen. U vchodu stojí pouze místní ochranka a zkontroluje, zda

Kam se královna hnula, byla srdečně vítána od místních obyvatel, kteří ji viditelně mají skutečně rádi.

lí je zdobeno holandskými trikolórami. Proč taková sláva? V 15 hodin je zde očekáván zvláštní vlak, který přiveze královnu Beatrix, která slavnostně

jsem na seznamu akreditovaných novinářů. Stačí říci své jméno, nikoho nenapadne kontrolovat totožnost podle pasu nebo novinářského průkazu.

Holandština nutností

Hodinu před příjezdem královny se všichni novináři (většina je pochopitelně holandských) shromažďují v jednom ze sálů muzea. Probíhá instruktaž za účasti královna tajemníka. Bohužel vše jen v holandštině, a protože nikdo ze zahraničních žurnalistů tímto jazykem nevládne, každý se držíme nějakého místního kolegy, abychom se nedopustili nějakého faux pas. A už se jde na nástupišť. Tedy spíše utíká, protože jak je zvykem, kdo dřív přijde,



má výhodnější místo. Přesně načas přijíždí vlak a z něj vystupuje královna. Kamery běží, závěrky fotoaparátů cvakají. Záběry se daří, jsme od královny vzdáleni 3 až 4 metry, oddělení pouze rudým provazem. Opět překvapuje, že s královnou jde pouze jeden muž z ochranky a jeden stojí za houfem novinářů.

Zahájení i s divadelní show

Po uvítání starostou města, ředitelem muzea a zástupkyní diplomatického sboru královna zamíří po červeném koberci do hlavní haly muzea, kde proběhne slavnostní zahájení výstavy. Musíme čekat, aby novináři, pádící zabrat nejvýhodnější místa, nerušili důstojný vstup královny. Na balkonech protějších domů stojí obyvatelé a volají pozdravy. Hala muzea je plná historických salonních vozů a lokomotiv. Ceremo-

niál je dlouhý. Pronášejí se projevy a pak ještě divadelní show, kde se představují někteří panovníci, jejichž vozy jsou vysta-

vovány. Konečně se rozsvěcují světla a královna Beatrix jde na prohlídku. Opět se snažíme ulovit exkluzivní záběry, ale bohu-

žel místa pro novináře nejsou zrovna z nejvýhodnějších.

Odjezd s hymnou

Slavnostním rautem je zahajovací ceremoniál zakončen. Většina místních novinářů spěchá do redakcí, aby stihli závěrky svých listů. Několik nás zůstává a doufáme, že se podaří nějaké pěkné záběry při královnině odjezdu. Ta zpět jede autem a tedy zaujímáme místa před budovou muzea. Tam už se tlačí několik desítek místních obyvatel. Zpráva o přítomnosti královny se zřejmě rychle šíří. Konečně se ve dveřích muzea objevuje královna Beatrix. Z davu místních znějí pozdravy a pak spontánně hlouček zanotuje první taktý královské hymny. Královna se loučí s představiteli města a muzea, s úsměvem zamává všem přítomným a odjíždí. Pochopil jsem ta velice chabá bezpečnostní opatření - tady totiž svou hlavu státu mají skutečně rádi.



VÝSTAVA ROYAL CLASS

Na výstavě najdete salonní vozy a jejich výbavu z celkem 13 zemí. Cenným exponátem přispěla i Česká republika. Poprvé po restaurování a rekonstrukci se tu představuje salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este z roku 1910, jehož majitelem je Národní technické muzeum. K rekonstrukci vozu významně přispěla také Nadace Okřídlené kolo. Výstava Royal Class v holandském Utrechtu trvá až do 5. 9. 2010 a dostanete se tam snadno přímým vlakovým spojem z Prahy.

Nadace Okřídlené kolo zvolila nové vedení

V nádherných historických prostorách vládního salonku na pražském hlavním nádraží zasedala v pátek 16. dubna Správní rada Nadace Okřídlené kolo (NOK). K hlavním bodům programu patřila volba nové správní a dozorčí rady.

Nadace již šest let pečuje o historické dědictví železnice. K jejím současným nejvýznamnějším aktivitám patří rekonstrukce parní lokomotivy 314.303, oprava tří historických vozů řady Ca, pokračující sbírka na opravu stroje 464.202 a úspěšně probíhající příprava výstavy železničního muzea v Olomouci.

Do čela nové patnáctičlenné správní rady byl zvolen Mgr. Jiří Střecha, ředitel železničních sbírek Národního technického muzea v Praze. Nahradil tak odstoupivšího Miroslava Kapouna, zakládajícího člena nadace. Jedenáctičlennou dozorčí radu povede náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Ing. Antonín Blažek. Miroslav

Kapoun se stal čestným předsedou správní rady NOK a Ing. Vladimír Honzák čestným předsedou dozorčí rady. „Noví členo-

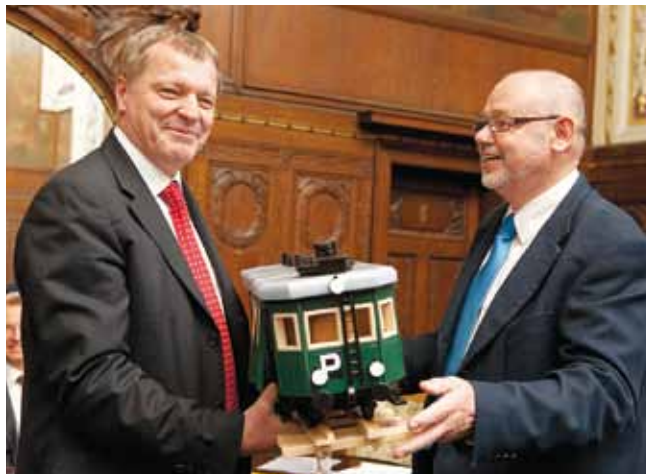
ní část programu ředitel nadace Mgr. Josef Tomeček.

Mezi oceněnými zakládajícími členy NOK byl také generál-

vého vozu KOMAREK, vyřezávaného ze dřeva. Unikátní historický vůz byl prvním exponátem, který se nadaci podařilo uvést do provozu.

Za vynikající spolupráci nadace s Národním technickým muzeem poděkoval jeho generální ředitel Mgr. Horymír Kubíček. Ocenil zejména nadační příspěvek na renovaci salonního vozu Františka Ferdinanda d'Este, který se tak mohl představit na dubnové mezinárodní přehlídce salonních vozů v nizozemském Utrechtu. K nejvýznamnějším aktivitám příštího roku budou patřit oslavy 170. výročí „Severní dráhy císaře Ferdinanda“, mj. spojené s výstavou díla akademického malíře a grafika Jiřího Boudy na zámku v Přerově.

Na závěr pozval všechny přítomné na slavnostní zahájení sezony muzea ČD v Lužné ředitel Depa historických vozidel Ing. Jindřich Rachota. Do muzea je zvána od 14. května i široká veřejnost.



Ocenění za podporu činnosti Nadace Okřídlené kolo převzal z rukou Miroslava Kapouna generální ředitel ČD Cargo Ing. Josef Bazala.

vě obou řídicích orgánů budou velkým přínosem pro činnost nadace, jsou to všichni kvalifikovaní odborníci na historii železniční dopravy;“ uzavřel voleb-

ní ředitel ČD Cargo Ing. Josef Bazala a generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Ing. Jan Komárek. Oba obdrželi věrný model parního motoro-

TEXT IRENA POSPÍŠILOVÁ FOTO IVAN SKULINA

Rekonstrukce v Přerově

Napřesrok tomu bude 170 let ode dne, kdy do Přerova přijel po Ferdinandově dráze – z Uherského Hradiště – první vlak. Přerovské nádraží se zakrátko stalo velmi významným železničním uzlem a rozsahem provozu překonalo i nádraží vídeňské.

Česká republika je při začleňování do evropských struktur zavázána k modernizaci železničních koridorů mezinárodního významu. Jedním z nejdůležitějších cílů je vytvořit podmínky, které by firmy motivovaly k přesměrování vyššího objemu přepravy zboží ze silnic na železnici. Přerovské nádraží právě na jednom takovém koridoru leží; je to II. tranzitní koridor Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné.

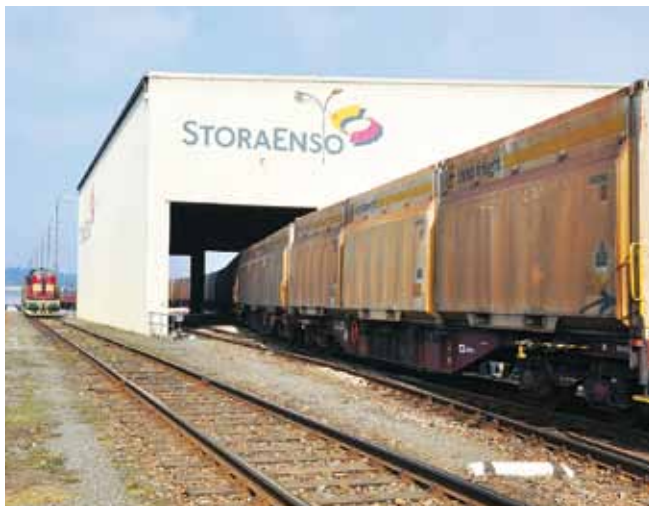


Pokládka nových kolejových polí

Dnes prochází železniční stanice Přerov nejrozsáhlejší rekonstrukcí snad v celé své historii. Stavební práce se naplno rozběhly letos 1. března. Rekonstruuje se železniční svršek i spodek v celkové délce téměř pěti kilometrů včetně trakčního vedení. Výsledkem bude mj. vyšší průjezdná rychlost vlaků Přerovem. Kompletní výměny se dočká i pětikolejný most přes řeku Bečvu. Současnou dosluhující nosnou konstrukci nahradí ocelová roštová mostovková konstrukce s průběžným štěrkovým ložem. Ke klíčovým stavbám patří Centrální dispečerské pracoviště. Odtud se bude dálkově řídit provoz na tratích celé Moravy a části Čech.

Co se skrývá v kontejnerech?

Pokud cestujete vlakem, pravděpodobně jste z jeho oken někdy zahlédli dlouhé nákladní vlaky naložené zvláštními bílými přepravními jednotkami. Určitě jste si také položili otázku, co se v nich může skrývat. Nejedná se totiž o „klasické“ námořní kontejnery, ale o speciální kontejnery, tzv. woodtainery.



Z výše uvedeného anglického výrazu je patrná spojitost s lesem a dřevem. A je to skutečně tak. Do těchto speciálních kontejnerů se nakládá dřevní štěpka vznikající jako „odpad“ při zpracování dřevní kulatiny na pilách. Musíme ale uvést na pravou míru, že se nejedná o skutečný odpad, ale dá se říci, že je to jeden z produktů pil, který se dále využívá. Největšími odběrateli štěpky jsou papírny, část produkce se využívá jako biomasa pro spalování v kotlích na výrobu tepla, případně elektrické energie. Jako palivo se dá samozřejmě využívat i tzv. zelená štěpka, vznikající přímo při těžbě dřeva v lese.

Ale zpět k přepravám štěpky ve woodtainerech. Tento moderní a progresivní způsob přepravy je od roku 2005 velice intenzivně rozvíjen s jednou z největších pilařských společností v České republice – firmou Stora Enso Timber, resp. její divizí Wood product Central Europe, která v ČR vlastní a provozuje dvě pily – ve Žďárce nad Doubravou a v Plané u Mariánských

Lázní. Roční pořez pily ve Žďárce nad Doubravou činí 941 000 m³ kulatiny, produkce pak představuje 515 000 m³ řeziva. Pila v Plané u Mariánských Lázní má

ských vlečkách nakladačem naložena do woodtainerů umístěných po třech na kontejnerovém voze řady Sgnss, kterých je nyní do provozu nasa-

Logisticky náročné přepravy realizuje ČD Cargo spolu s dalšími partnery – společnostmi Wood & Paper a ČD Logistics.

kapacitu „jen“ 619 000 m³ kulatiny s produkcí 303 000 m³ řeziva. Z výše uvedených čísel je zřejmé, že zanedbatelná není ani produkce štěpky. Ta je na pilař-

zeno 100, což představuje šest souprav s 16–18 vozy. Soupravy jsou podle přesného grafikonu (jízdního řádu) nasazovány na různá přepravní ramena – do

Hněvic, Paskova a také do zahraničí, do rakouské stanice Gratwein-Gratkorn. U příjemce jsou kontejnery z vozů složeny speciálním vysokozdvížným vozíkem a zároveň stejným mechanismem i vyprázdněny. Poté je souprava vrácena k další nakládce. Dodržování grafikonu jízdy těchto vlaků je velice důležité, aby veškerý materiál mohl být z pil včas odvezen. Vše se k plné spokojenosti zákazníka daří realizovat i přes rozsáhlou výlukovou činnost, která již několik let probíhá na železničních tratích v České republice. Štěpkové přepravy pak nejvíce ovlivnily rozsáhlé, mnohdy i nepřetržité výluky na trati mezi Plzní a Chebem.

Logisticky náročné přepravy realizuje ČD Cargo spolu s dalšími partnery – společnostmi Wood & Paper a ČD Logistics. Co je v souvislosti s přepravami štěpky nutné zdůraznit, že výše uvedeným progresivním řešením se podařilo nahradit jízdu více než 10 tisíc kamionů ročně. Podobně úspěšné jsou i přepravy pilin, které se však odehrávají ve speciálních vozech.



Kde to bouchne?

Sypat si popel na hlavu? A k čemu? Příroda to před pár týdnů udělala za nás, když nám ukázala, co dokáže pokašlávání stovky kilometrů vzdálené sopky. Máte přehled o neznámějších pozemských vulkánech?

1) Která sopka je jedinou činnou v Evropě?

- A) Krakatoa.
- B) Vesuv.
- C) Rádži.
- D) Santorini.

2) Kde leží sopka Vesuv?

- A) Nad Neapolským zálivem.
- B) Na Apeninském poloostrově.
- C) Na Sicílii.
- D) U Janova.

3) K jakému románu inspirovala sopka Karla Čapka?

- A) Katit.
- B) Krakat.
- C) Krakatit.
- D) Krakatice.

4) Kde byste našli vulkán Fudži?

- A) Na Tchaj-wanu.
- B) Je nejvyšší horou Japonska.
- C) Je to jediný aktivní vulkán v Jižní Koreji.
- D) Jde o vyhaslou čínskou sopku.



5) V jakém státě najdete sopku St. Helens?

- A) Wisconsin.
- B) Wyoming.
- C) Virginie.
- D) Washington.

6) Kde se nalézá aktivní sopka Popocatepetl?

- A) V centrální části Mexika.
- B) Na jihu Brazílie.
- C) Na severu Argentiny.
- D) Na východě Chile.

7) V jakém moři leží sopečný ostrov Stromboli?

- A) V Egejském moři.
- B) V Tyrhénském moři.
- C) V Jónském moři.
- D) Ve Středozemním moři.

8) Pod jakým národním parkem se skrývá jeden z největších vulkánů světa?

- A) Yellowstoneký národní park.
- B) Yosemiteký národní park.
- C) Národní park Glacier.
- D) Národní park Shenandoah.

OSVĚŽTE SI VĚDOMOSTI:

TEXT PAB

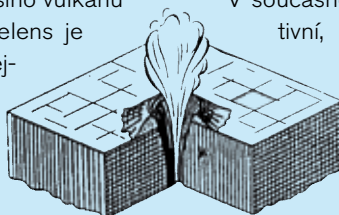
Jedinou činnou evropskou sopkou je Vesuv. Najdete ji na Apeninském poloostrově v Itálii. Vypíná se 1279 metrů nad Neapolským zálivem. Výbuch sopky Krakatoa inspiroval Karla Čapka při psaní románu Krakatit. Fudži je nejvyšší horou Japonska. Rozkládá se na hranici mezi prefekturami Šizuoka a Jamanaši na západ od Tokia. Stojí osamoceně uprostřed nížin při tichomořském po-

břeží ostrova Honšú. Hora St. Helens se nachází ve státě Washington, asi 55 km západně od sopky Mount Adams, který je nejvýchodnější částí Kaskádového pohoří, a 80 km od Mount Rainier – největšího vulkánu oblasti. St. Helens je mezi nimi nejmladší sopkou, která vznikla teprve před

asi 40 000 lety. Popocatepetl (El Popo) je sopka v centrální části Mexika, leží zhruba 72 km severovýchodně od Ciudad de México a je druhým nejvyšším vrcholem Mexika.

V současné době je aktivní, takže na ní není možné vystoupit. Jméno Popocatepetl po-

chází z původního indiánského jazyka Nahuatl, ze spojení slov popōca „kouřit“ a tepētl „hora“, tedy kouřová hora. Stromboli je malý ostrov ležící v Tyrhénském moři, tvořený stejnojmennou, stále aktivní sopkou. Ostrov je součástí Liparských ostrovů, patřících k Itálii. Jeden z největších vulkánů se skrývá pod Yellowstonekým národním parkem v USA.



	RIVAL	1. DÍL TAJENKY	SEVERSKÝ MOŘSKÝ PTÁK		TEPRVE	MUŽSKÉ JMÉNO	ZBAVIT SLUPKY		MAĎARSKÝ „OTEC“	INICIÁLY HERCE OLIVIERA	VÝKON FOTBALO- VEHO OBRÁNCE	NÁRAME- NIK		PESTRÝ PAPOUŠEK	ZNAČKA LUTECIA	ČERPADLO	POUZE
JAMAJSKÁ HUDBA				POBÍDKA ANGLICKY „NEBO“				TUČNO- LISTÁ ROSTLINA					STROMO- RADI OHNIŠKO				
BÝVALÝ ČESKÝ ATLET								3. DÍL TAJENKY ZKR. TLA- KU KRVE									
KOKRŠPA- NĚL (slang.)					STŘEVÍČ DVEŘNÍ ZÁVĚS					NÁSTROJ ŽENCE MÉ					NÁZEV ZN. DUSÍKU CIRKULO- VAT		
	ZN. VOLT- AMPÉRU MÍSTO (obecně)			VYFOUKLÉ VEJCE PÁLENÝ CUKŘ				PŘÍSTAVNÍ HRAZE DOUŠEK						KRYLOVY INICIÁLY NUMIDSKÝ KRÁL			ITALSKÝ „HODINA“
SPZ PEL- HRIMOVA			RUSKÝ „KAPR“ ČESKÝ DIRIGENT					VEGOVO JMÉNO ZNAČKA HEKTARU					HESLO MPZ ANDORRY				
TUREK						POZDRAV					ANGLICKY „KREJČÍ“						
ZAČÁTEK ZÁVODU						JEDNOTLIVÝ FILMOVÝ ZABĚR					V HUDBĚ „JEŠTĚ JEDNOU“						
VÁHA OBALU					POSTUPNĚ VADNOUT							ZÁZRAK				4. DÍL TAJENKY	POUZE (nářečně)
	TAM (básnický) DRUH JEŠTĚRA												RUKA STŘEŠNÍ ŽLAB				
HALUZ						POVIN- NOST (obecně)	INICIÁLY EINSTEINA	SPÁT POD STANEM		PÁSOVEC TRÍPAŠY	CHUDOZU- BY SAVEC	TRN ZNAČKA ASTATU					
JENŽ (knižně)			AMERICKÝ HEREC ČLEN KATO- LIC. CÍRKVE						PRUDKÝ NÁPOR CHOROBY						HLE (nářečně) NEODBOR- NÍK		
HRDINA				DVOJZPĚV ŽÁDNÁ VĚC					ČÁST CHODIDLA POSLEDNÍ ROZÍMBERK					OBRUBA INICIÁLY HERCE KOSTELKY			
JIŽNÍ PLOD							VYMŘELÝ KOČOVNÍK PUČÁLKO- VIC ŽIRAFA					HAD STISKACÍ SPONA					A SICE
PODNĚCO- VAT						LYŽAŘSKÁ VĚTROVKA JMÉNO PACINA							BIOGRAFY VÝTAŽEK Z BYLIN				
	PRAŽSKÁ STAVEBNÍ OBNOVA (zkratka)	SPZ OLOMOUCE BOHYNĚ ÚRODY			ZUŘIVOST KLID ZBRANÍ					SLONÍ ZUBY GIBON BĚLORUKÝ				MODELÁŘ. SOUPRAVA BÝVALÝ OBCH. DŮM			
KÓD PÓLSKA				ŘÍMSKÝCH 1054 ZNAČKA VÁPNIKU					ŽENSKÉ JMÉNO TUMÁŠ						ZNAČKA KOBALTU SPZ TEPLIC		
2. DÍL TAJENKY						ZOLŮV ROMÁN					NÁSTRAHY NA ZVĚŘ						POMŮČKA: ANCORA ATAR LAMAS MICIPSA TAILOR TARAKU
MUŽSKÉ JMÉNO						ÍRÁNSKÝ SYMBOL ČISTOTY					VÝZVA K ZAŠTA- VENÍ (!)						

Křížovka o ceny

Správné znění tajenky z č. 4/10:
Jen ten bude zdárně v cíli, kdo s ČD CARGO spojí síly.

Vyluštěnou tajenku z č. 5/10 zašlete do 31. května 2010.
GRAND PRINC, SPECIÁL ČD CARGO, Vinohradská 174, 130 00 Praha 3.

Výherci z minulého čísla

Miloslava Prachařová, Bojkovice

Eva Nováková, Varnsdorf

Vladimír Klimeš, Opava

Karel Pitel, Přeštice

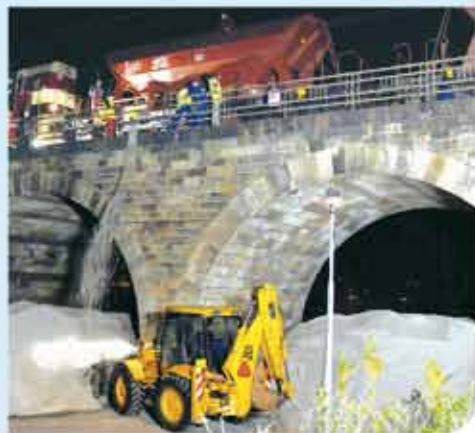
Stanislava Havelková ml.,
Karlovy Vary

Seriál FIVB WORLD TOUR



Světový pohár v plážovém volejbalu v Praze
na Štvanici se hraje od 15. do 20. června 2010
na písku z Provodína, který doveze akciová
společnost ČD Cargo.

Rádi zajistíme
přepravu i vašeho
zboží!



ČD Cargo, a. s.

Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7- Holešovice,

T: +420 972 242 255, E: info@cdcargo.cz, www.cdcargo.cz

ČD Cargo