

Za logistkou kolem světa



Chlad i teplo Austrálie

Po třídním pobytu v Panamě máme v plánu se přesunout s jednodenní přestávkou v Santiagu de Chile do Austrálie, kde navštívíme jedno z největších logistických center - Coles Distribution center - fungující v rámci společnosti P&O Cold Logistic.

Problém je, že přímý spoj z Panamy do Santiaga se nepodařilo zajistit, a tak se musíme vrátit do Mexico City a odtud pokračovat do Santiaga de Chile. I tento problém se podařilo překlenout a v Santiagu nás bude očekávat autobus, který nám zajistí celodenní prohlídku města a okolí. Člověk míní, ale... V Mexico City nás čekalo nemilé překvapení. Letadlo do Santiaga mělo technickou poruchu a po několikahodinovém čekání je let posunut na druhý den a my se stěhujeme do hotelu, abychom brzy ráno jeli znovu na letiště. Tento technický zádrhel a několikrát překládání zavazadel využil místní hbitý obslužný personál a my postupně při další cestě zjišťujeme co se nám ztratilo. Na štěstí to byla jediná nepříjemná zkušenost na naší cestě kolem světa. Cestou ještě jednou vidíme Popocatepetl, ale protože to je během posledních čtyř dnů již potřetí, začínáme to brát jako samozřejmost. Díky poruše v Santiagu jen přestupujeme a prohlídky, na kterou jsme se tolik těšili, sešlo. S krátkým mezipřistáním na Novém Zélandu trávíme téměř 15 hodin v letadle. Současně přelétáme datovou čáru, a tak ztrácíme časový náskok, který jsme během letu na západ získali a během okamžiku prožíváme den, který jsme vlastně nezažili. Trochu litujeme jednoho z účastníků zájezdu, který díky tomu přišel o svůj svátek, ale logistik musí umět improvizovat, a tak jsme společně oslavovali s jednodenním zpožděním.

Do Sydney přilétáme brzy ráno a všichni se těšíme do hotelu na sprchu a chvíli odpočinku. Na letišti nás překvapila důsledná kontrola zavazadel. Celníci primárně nehledali kontraband, ale velmi důsledně prověřovali, zda nevezeme zejména žádné výrobky ze dřeva, které by mohlo do země zavléci nějakou dřevní nákazu. Prověřují i podpatky u dámských lodiček, ale našťastí naše dámy měly



Na návštěvě v P&O Cold Logistics

všechny z umělé hmoty, a tak po téměř hodinovém zdržení jedeme do hotelu. Je polovina listopadu, ale tady končí jaro a začíná léto. A tak jsou před námi dlouhé teplé a krásné dny, plné slunce a pohody. Okružní cesta městem je nesmírně zají-

lavá. Tady nic nenasvědčuje tomu, že jsme v místě, kam se kdysi přivázeli trestanci. Je to krásné, moderní velkoměsto, centrum připomíná moderní světová města s vysokými mrakodrapy i tradiční zástavbou ze začátku minulého století. Překvapuje nás neuvěřitelný pořádek nejen na hlavních třídách, ale i v zapadlých uličkách. A navíc je to i pocit bezpečnosti, který ve městě máte i pozdě večer. Když se řekne Sydney, pak každého napadne Opera a blízký obrovský železný most přes záliv a přístav, jehož oblouky je možno s průvodci a nezbytným vybavením přejít, tvoří tak jednu z turistických atrakcí.

Budova Opery v Sydney se během let stala architektonickým symbolem Austrálie a Australané jsou na ni patřičně pyšní. Je to hlavně díky netradičnímu řešení, které bylo zvoleno. Budova má tvar lastur, a je postavena na výběžku do moře. Díky tomu a skutečnosti, že záliv je ohraničen kopci, je na ni výhled zdaleka, prakticky ze všech



Prezidenti IARW a ČLA

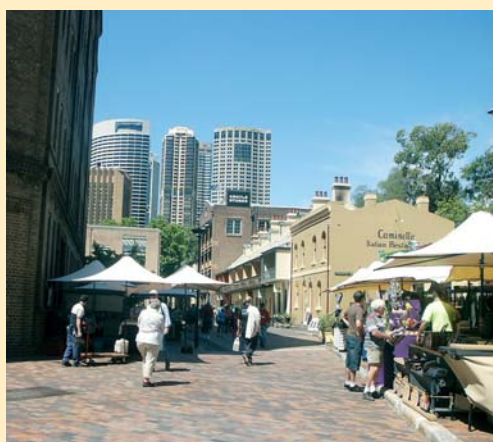
stran. Budova má 5 samostatných hal, které jsou určeny ke koncertům a jiným hudebním i divadelním produkcím. Měli jsme možnost navštívit největší z nich a přesvědčit se, že pověst o skvělé akustice této síně je pravdivá. Uvnitř jsou kromě toho ještě výstavní prostory, tři restaurace, šest barů, knihovna a 60 šaten. Celkem má budova 1000 (slovy: tisíc) místností, celková kapacita hlediště je 5467 míst. Povrch budovy pokrývá více než milion dlaždic vyrobených ve Švédsku a 6224 čtverečných metrů skla na koncích lastur.

Budování této impozantní dominanty se však neobešlo bez problémů a kompromisů, které však místní průvodci takticky přecházejí, nebo zlehčují. V roce 1955 byl vypsán konkurz na stavbu této budovy. Vyhrál ho návrh do té doby ne příliš známého dánského architekta Jorn Utzona, který byl neoriginálnější, ale poměrně drahý. Stavební práce byly zahájeny v roce 1959, ale od začátku se ukázalo, že původní rozpočet na 7 milionů australských dolarů je značně podhodnocen. V roce 1965 došlo k výměně vlády, která projevovala výraznou nespokojenost s obrovskými náklady, o kterých bylo jasné, že i nadále neodhadnutelně porostou. Utzon, který odmítal výhrady vlády akceptovat a nedohodil se s ní o dalším postupu, v roce 1966 v pokročilém stádiu hrubé stavby na její dokončení rezignoval.



Most nad přístavem

V té době ale chyběl definitivní projekt na úpravu interiéru. Dalšího vedení stavby se ujali australští architekti, kteří byli i z finančních důvodů nuceni interiér zpracovat odlišně od Utzonova návrhu. Snížení neúnosných nákladů nutně vedlo k řadě kompromisů. Došlo tak i ke změně v povaze celé budovy. Z toho důvodu současné řešení neumožňuje uvádět zde výpravné opery, které vyžadují použití velké divadelní techniky. Sál, který se nyní používá jako operní, byl původně určen pro činohru a nemá tedy dostatečně velké orchestřiště. Velký sál zase nemá dostatečné technické vybavení pro operní produkce. Velká budova má tedy prostornou koncertní síň, která se pro operu nehodí a menší sál je možno využít jen pro drobnější díla. A tak, navzdory své slávě (dané hlavně unikátním exteriérem) není Opera v Sydney příliš oceňována operními znalci. Přes všechny těžkosti byla budova v roce 1973 dokončena. Náklady na stavbu dosáhly 102 milionů australských dolarů (díky in-



Sobotní trh v centru města

flaci by tato suma byla dnes minimálně dvojnásobná). Při vzniku projektu se pochopitelně nikdo nezabýval nezbytnými náklady na údržbu, které jsou také obrovské. Tak např. spoje betonových žebor vykázaly životnost. V roce 1989 byl učiněn odhad nákladů na nezbytnou opravu ve výši 86 milionů australských dolarů. Jedná se o nesmírně nákladnou záležitost, která bude trvale vyžadovat



Monorail pro veřejnou dopravu v centru Sydney

vyšoké investice do údržby a oprav a nakonec ani nesplňuje vplně míře poslání, které nese název. Je pravda, že stavba proslavila do té doby ne tak známého architekta, Sydney má impozantní dominantu, ale to vše za cenu, kterou by žádná vláda nemohla schválit, kdyby na začátku tušila, do jakého projektu se pouští. Jen tak mimochodem napadá paralela s pražskou chobotnicí... A nebo moudrost našich dědů: dvakrát měř a jednou řeš!

Zajímavá byla i návštěva logistického centra pro mražené a chlazené zboží P&O Logistics, jehož největší část je právě v Sydney. Rádi jsme využili osobní pozvání výkonného ředitele společnosti P&O Cold Logistics a současně prezidenta IARW International Association of Refrigerated Warehouses, který nás osobně provedl. Svoji kapacitou téměř 900 000 m³ se P&O řadí na první místo mezi firmami v rámci cold logistic chains v Austrálii, ale vzhledem kvýhradní

orientaci na potraviny (maso, drůbež, seafood, mléčné výrobky, ovoce a zelenina) pokrývá více než 50 % distribuce této komodity. Komplexnost služeb představuje nejen vlastní skladování a služby s tím spojené, ale i doprava - především vlastními specializovanými vozy, ale i prostřednictvím smluvních dopravců. Vzhledem ke značně teplejšímu australskému klimatu oproti střední Evropě, resp. Evropě vůbec, se jedná o činnost náročnou, ale zřejmě i lukrativní. Jenom nám bylo trochu líto zaměstnanců, včetně ředitele, kteří téměř všichni, přes trvale teplé podnebí, trpí chronickou rýmou...

Sydney nám učarovalo, přechod z evropské přicházející zimy do australského jara je úžasný a všem se nám vkrádá myšlenka, jak by bylo pěkně trávit léto v Evropě a zimu v Austrálii. ■

MR

Foto autor



Pohled na centrum Sydney z moře



Sydney s Operou v popředí