

Internetový magazín Nedrážního republikového výboru
Odborového sdružení železničářů na www.osz.org

- Odbory a ekonomika str. 3
- Vedení NeRV informuje str. 5
- SON se představuje str. 7
- Železniční NEJ... str. 8
- O zdraví... str. 9
- Za železnou oponu str. 10
- Tip na výlet str. 11
- Sport str. 12
- Mistrovství České republiky železničářů v diskolfu
- Blahopřejeme str. 12



Na červnové jednání Nedrážního republikového výboru OSŽ zavítali zástupci odborové organizace Dopravního podniku Brno Jakub Barták (vlevo) a Jiří Dostál



V jednání je úzká součinnost odborářů DPMB a NeRV OSŽ

BRNĚNSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK SLAVÍ 150 LET OD SVÉHO VZNIKU



Připravil Milan Sedlák

S návštěvou odborářů z brněnského dopravního podniku na červnovém jednání NeRV OSŽ se můžeme zaměřit i na dění v této městské firmě. Město Brno si totiž v letošním roce připomíná výročí 150 let od zahájení zdejší městské hromadné dopravy. První koněspřežná tramvaj vyjela z Moravského náměstí 17. srpna 1869 a Brno se tak stalo prvním městem s provozem MHD v našem státě. Celý rok je proto protkáán akcemi, které pro veřejnost pořádá Dopravní pod-

nik města Brna. Záštitu nad oslavami převzala primátorka města Brna JUDr. Markéta Vaňková.

Toto výročí připomíná obrovský technický rozvoj a generaci lidí, kteří se na vývoji a provozu městské hromadné dopravy podíleli. Díky jejich práci, cestujícím a městu Brnu, jehož prioritou vždy byla podpora městské hromadné dopravy, se tak dnes může Brno pyšnit světovou úrovní MHD.

Dopravní podnik města Brna, a.s., u příležitosti tohoto významného jubilea připravuje pro veřejnost řadu akcí, kterými by chtěl toto výročí

Pokračování na str. 2



I letos byla první plavba na Brněnské přehradě mimořádně slavnostní
Foto: Jan Buchta



Ulicemi Brna tentokrát častěji projíždí parní tramvaj

Foto: Ing. Jiří Sysel

BRNĚNSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK SLAVÍ 150 LET OD SVÉHO VZNIKU

Dokončení ze str. 1

oslavít. Záměry měli a stále mají možnost nahlédnout do všech provozů, zúčastnit se slavnostního odhalení památníku na Moravském náměstí nebo velké Streetparty, která bude se slavnostním defilé vozů velkým vyvrcholením oslav. Během akcí jsou v provozu retrovozy DPMB a historická vozidla Technického muzea v Brně.

13. dubna se konalo slavnostní zahájení plavební sezóny a Den otevřených dveří v areálu Lodní dopravy za účasti primátorky města Brna Markéty Vaňkové a generálního ředitele DPMB Miloše Havránka. V rámci akce byla na hladinu přehrady spuštěna loď Stuttgart. Poté byly vypraveny lodě na krátkou společnou bezplatnou plavbu pro veřejnost. V přístavišti byl pro rodiny s dětmi připraven doprovodný program.

18. května proběhl Den otevřených dveří ve vozovně Medláňky a v Ústředních dílnách. Návštěvníci mohli shlédnout tři provoz – autobusovou a tramvajovou vozovnu a ústřední dílny, svézt se retrovozy z centra města přímo do areálu, zúčastnit se okružní jízdy Šalina pubu do smyčky Technologický park a zabavit se doprovodným programem pro celé rodiny.

Křest knihy k 150. výročí MHD v Brně se konal v sobotu 25. května na akci určené výhradně pro zaměstnance DPMB. Jedinečná publikace mapuje uplynulých 150 let veřejné dopravy v Brně. Čtenářům nabízí 357 stran textu, fotografií, nákrešů i ilustrací.

15. června následoval Den otevřených dveří ve vozovně Husovice a Dny dopravní nostalgie, jejichž součástí byla exkurze v prostorách vozovny, představení trolejářské techniky a energetické sítě, opět doprava historickými vozy z centra města přímo do areálu, stan s výstavou historie a současnosti provozu MHD na náměstí Svobody, výstava historických vozidel a další techniky na náměstí Svobody a provoz koněspřežné a parní tramvaje v centru Brna.

17. srpna čekají zájemce o historii brněnské hromadné dopravy Odhalení památníku MHD na Moravském náměstí a jízda koněspřežky. Odhalení historického označnicku na rohu Moravského náměstí a ulice Koliště proběhne za účasti patronů sedaček Zlaté tramvaje, chybět nebude čestná stráž a slavnostní salva Brněnského městského střeleckého sboru při odhalování památníku, v 19 hodin je připraven odjezd koněspřežné tramvaje z Moravského náměstí k Semilassu a pro účastníky rovněž upomínkové jízdenky.

31. srpna se koná Streetparty se slavnostním defilé vozů. Vrcholná akce bude slavnostně zahájena ve 13 hodin primátorkou města Brna Markétou Vaňkovou a generálním ředitelem DPMB Milošem Havránkem. Po úvod-

ních proslovech je v 13:30 na programu komentované defilé historických i současných vozů MHD z Lidické ulice ve směru do Králova Pole. Přibližně 50 vozů (12 trolejbusů, 19 autobusů a 19 tramvají) bude řazeno od nejstarších po nejmladší napříč trakcemi. Defilé se v 18 hodin bude opakovat. Pro akci je vyčleněna ulice Lidická od Moravského náměstí až po křižovatku s ulicemi Kotlářskou a Pionýrskou, s tím, že hlavní pódium, kde proběhne zahájení a odkud bude komentováno defilé, bude umístěno mezi Lužaneckým parkem a zastávkou Antonínská.

Součástí odpoledního programu bude komentovaná soutěž řidičů tramvají z České republiky a ze Slovenska, místem také bude projíždět peloton 150 cyklistů na 150 historických kolech, kteří si v tento den připomínají první cyklistický závod v Brně, který se konal 16. srpna 1869.



Dnes už historický autobus MHD Brno

Foto Jan Buchta

Do programu se zapojí Hasičský záchranný sbor, který otevře pro veřejnost centrálu záchranného sboru na Lidické ulici, Zdravotnická záchranná služba JMK na místě ukáže veřejnosti praktické nácviky resuscitace a první pomoci, do programu přispěje i městská policie, veteránské spolky, zájmové historické spolky, atd.

Akademie DPMB je určená pro 50 účastníků, kteří budou mít možnost se během šesti setkání dozvědět zajímavé informace o historii a současnosti fungování městské hromadné dopravy. Na programu jsou témata jako historie MHD v Brně, řízení provozu, řídicí informační systém, tvorba jízdních řádů, činnost Ústředních dílen, oprava retrovozů, fungování lodní dopravy, současnost a vize DPMB. Součástí teoretických přednášek budou i praktické ukázky. Účastníci získají certifikát o absolvování akademie. Přednášky spojené s diskusí jsou naplánovány od září do listopadu 2019. Záměry se mohou hlásit na emailu akademie@dpmb.cz.

V období od 13. dubna do října je vždy v nepracovních dnech v provozu některá z retrotramvají na vybrané pravidelné lince (např. linka 10). Konkrétní nasazení bude vždy zveřejňováno na webových stránkách DPMB v aktualitách.

V letní sezóně jsou v provozu historické linky H4/H24 ve standardním víkendovém režimu.

Kromě oslav myslí dopravní podnik města Brna také na další modernizaci a vylepšování pracovních podmínek svých zaměstnanců. Začal totiž hledat firmu, která postaví novou halu pro tramvaje v písárecké vozovně. Nové zázemí má sloužit hlavně pro denní očistu a ošetření tramvají. DPMB si zakázku nastavil na částku 387 milionů korun.

V nové hale vozovny bude umístěno zařízení na měření kol (detektor kol), podzemní kanál pro kontrolu podvozku vozů, nadzemní lávka pro kontrolu pantografů a nezbytné zázemí pro zaměstnance. Písáreckou vozovnu využívá DPMB pro zhruba 170 tramvají. Novou halou dojde ke zrychlení odbavení vozů při večerním příjezdu do vozovny a také k vylepšení pracovních podmínek pro dělní-

ky a techniky této vozovny. Už v roce 2015 zde rozšířili kolejiště o 560 metrů. DPMB počítá ještě se třetí etapou, která bude zahrnovat nové kolejové zhlaví směrem k areálu Výstaviště s novou smyčkou na části jeho pozemku.

Stavba bude dlouhá jako brněnská dominanta hrad Špilberk a velká jako náměstí Svobody, dříve centrum veškerého hlavního dění ve městě. Kromě nové haly vznikne i střecha nad odstavnými kolejemi, opraveny budou rovněž stávající budovy a kolejiště. Hala bude mít největší okno v Brně.

Halu také ozdobí neobvyklá fasáda z pyramid, která přinese úlevu od hluku projíždějících tramvají – propustí pouze 40 procent hluku. Její nezvyklý vzhled už má nyní, aniž byla ještě realizována, přezdívkou cedník. Nejstarší vozovna v Brně má být dokončena v příštím roce. A navíc se stále ještě nabízí k realizaci myšlenka bývalého brněnského primátora Bc. Romana Onderky, MBA, kdysi železničního odboráře, postavit ze zdejší lokality lanovku do bohumického Kampusu. Nechejme se tedy překvapit, jaké všechny změny přinese městská hromadná doprava v Brně pro cestující, ale také pro své zaměstnance, a tím i tamní odboráře. Třeba v té době už budou alespoň někteří z nich součástí Nedrážního republikového výboru Odborového sdružení železničářů.



PRVNÍ TŘI DNY NEMOCI SE OPĚT ZAMĚSTNANCŮM PROPLÁCEJÍ

Zaměstnanci, kteří kvůli nemoci budou muset zůstat doma, opět nově dostanou náhradu mzdy také za první tři dny stonání. Do konce letošního června za ně nedostávali nic. Vláda prosadila zrušení tzv. karenční doby k 1. červenci letošního roku.

Zaměstnanci tak budou dostávat 60 procent denního vyměřovacího základu i za první tři dny nemoci. Náklady budou hradit zaměstnavatelé, těm se však současně snižují o 0,2 procentního bodu odvody.

Náhradu mzdy původně hradil zaměstnavatel až od čtvrtého dne, a to do 14. dne nemoci. Od 15. dne se dávky poskytovaly už z pojištění, což platí i nadále. Lidé nemoci přecházejí a šíří je často jen proto, že si nemohou dovolit v práci z finančních důvodů chybět, argumentovali zákonodárci, kteří pro novelu zvedli ruku.

Podle ministryně práce a sociálních věcí Jany Maláčové, karenční doba byla asociální a nefunkční opatření, které kolektivně trestá pracující za nemoc a hází do jednoho pytle

pochtivé zaměstnance s podvodníky. Krátkodobá nemocnost je dnes na stejné úrovni jako před jejím zavedením, dlouhodobá nemocnost, která ohrožuje nejen zaměstnance, ale negativně dopadá i na zaměstnavatele a stát, se dokonce o polovinu zvýšila.

S rušením karenční doby nesouhlasila pravicová opozice, podle které obnovení proplácení nemocenské neúměrně zatíží podnikatele a rozpočty. Zástupci firem se obávají i toho, že někteří zaměstnanci budou nemocenskou zneužívat.

PREMIÉR BABIŠ ŽÁDÁ ÚŘADY, ABY POMOHLY ZAMĚSTNANCŮM, KTEŘÍ JSOU PROTIPRÁVNĚ V EXEKUCI

Výzva premiéra Babiše zaměřila začátkem června na všechna ministerstva a dalším pěti velkým státním zaměstnavatelům – Českým drahám, České poště, Generálnímu finančnímu ředitelství, policii a Správě železniční dopravní cesty.

Cílem je zjistit, zda jejich zaměstnanci nejsou protiprávně v exekuci, a pokud ano, aby jim pomohly. Je to reakce na jeho jarní slib, že vymáhání nezákonných exekucí zastaví.

Premiér žádá, aby se oddělení řešící srážky z mezd v důsledku nařízené exekuce pečlivě zabývala otázkou právních titulů těchto exekucí. Pokud najdou nějakou, která není v pořádku, doporučuje, aby zaměstnavatel sám inicioval nebo pomohl iniciovat zastavení exekuce u příslušného exekutora nebo soudu.

V dopise předsedy vlády je návod, jak tyto exekuce rozpoznat. Vychází z rozhodnutí

Ústavního a Nejvyššího soudu, které společně tvrdí, že nařízení exekuce je neplatné, pokud o ní nerozhodl transparentně vybraný rozhodce.

Zároveň se obrací k dlužníkům, že by si sami měli zkontrolovat, jestli jejich exekuce není protiprávní, a rovněž podotýká, že prioritně mají platnost exekucí zkoumat soudy.

Podle poslance Patrika Nachera, který se protiprávními exekucemi zabývá, jde do jisté míry o test, proto nebyli osloveni úplně všichni státní zaměstnavatelé a vybíralo se z nejpočetnějších.

V současnosti ČSSZ testuje, zda je to proveditelné a kolik by to stálo. Výsledky mají být známy na podzim.

Totéž by mohli udělat všichni zaměstnavatelé, můžou vyčíst, jestli se jedná o neplatnou nebo platnou exekuci. Poslanec Jan Farský, který se těmito záležitostmi rovněž zabývá,

začal podávat na soudy žádosti o zastavení problematických exekucí sám.

Soudy mu ovšem v některých případech odpovídaly, že jako třetí osoba nemá do sporu právo vstupovat.

České dráhy reagovaly tak, že se jedná o osobní věci zaměstnanců, které nekomunikují, a to ani v obecné rovině, přijaly prý ale vnitřní opatření, které na výzvu reaguje. Policie odmítla věc komentovat.

V SŽDC se prověřují rozhodnutí o exekuci srážkou ze mzdy zaměstnanců a na základě jakého exekučního titulu byly vydány.

Česká pošta uvedla, že exekuce se týkají celkem 1650 zaměstnanců a vzhledem k velkému rozsahu agendy, čítající celkem 9700 exekucí, jsou v současné době prověřovány veškeré možnosti, jak na žádost reagovat. Situaci analyzuje také finanční správa.

ZVÝŠÍ SE DŮCHODY I RODIČOVSKÝ PŘÍSPĚVEK

Vláda se rozhodla pro navýšení důchodů o 900 korun pro rok 2020. Poslanci vládní návrh vesměs podporují, kritizují ale způsob, jakým vláda peníze navyšuje.

Přesná výše příspěvku bude známa koncem léta, ministerstvo práce ji nyní odhaduje na 180 až 200 korun. Částka by se podle novely připočítala k procentní výměře každého důchodu. Neklesne tedy zásluhovost penzí. Pevný díl důchodu je pro všechny stejný a nyní činí 3270 korun. Příspěvek zatíží příští rok státní rozpočet podle odhadů sedmi miliardami korun.

Sněmovna, která projednává vládní návrh na zvýšení rodičovského příspěvku na 300 tisíc pro nově narozené dítě, má však k němu řadu výhrad.

Dalším vládním schváleným návrhem je zavedení tzv. zálohovaného výživného, které by mělo pomoci rodičům s dětmi, kterým druhý z rodičů neplatí zákonem vyměřené alimenty.

Návrh předpokládá, že za výplatu výživného stát ročně utratí kolem 861 milionů korun, na dalších více než sto milionů přijde admi-

nistrativa a platy nových zaměstnanců na úřadech práce.

Zákon o zálohovaném výživném vzejde v platnost tak, že od příštího roku se zpřísní podmínky neplatičů výživného a od roku 2021 vejde v platnost zálohované výživné.

Zatím nejsou údaje o tom, kolik je v Česku neplatičů alimentů. Odhaduje se, že žádosti o zálohované výživné by mohlo být ročně kolem 24 tisíc. Příjem samoživitele však nesmí přesáhnout tuzemskou průměrnou měsíční mzdu.

KONFLIKT U FIRMY HEAVY MACHINERY SERVICES (LEGIOS LOCO)



Zatímco se společnost Legios prezentuje na mezinárodních veletrzích, na domácí scéně probíhá konkurzní řízení

Foto: Jan Buchta



Zatímco se společnost LEGIOS LOKO představuje veřejnosti jako přední evropský výrobce a exportér železniční techniky, který patří k největším evropským výrobcům a opravnám kolejových vozidel, za zdmi jejich sídla v Lounech se dějí věci.

Policie tam zasahovala u konfliktu dvou skupin lidí a musela zajišťovat bezpečnost v jeho okolí. Jednalo se o areál výrobce vagonů Heavy Machinery Services a policie musela při konfliktu dokonce použít varovný výstřel.

Lounská společnost Heavy Machinery Services v minulosti opakovaně měnila název. Působila pod názvem Lostr (Lounské strojírny), od roku 2013 se jmenovala Legios. Pod současným názvem působí od roku 2014. Společnost se zabývá výrobou a servisem železničních nákladních vagonů a výrobou náhradních dílů.

V roce 2013 bylo zahájeno insolvenční řízení.

Dle obchodního rejstříku patří Legios Loco kyperské společnosti Kirosum Limited. Jediným akcionářem HMS je od letošního března litoměřická firma Trinites CZ.

Návrh na zahájení insolvenčního řízení na společnost HMS podala v říjnu 2013 Všeobecná úvěrová banka (VÚB), která registrova-

la pohledávku přes 235 milionů korun. VÚB od počátku řízení upozorňovala, že případ dostal z neznámého důvodu na starost českobudějovický soudce Josef Šimek, přestože ho podle stanoveného rozvrhu řešit neměl.

Insolvenčním správcem byl posléze jmenován Ivo Hala, často spojován s kontroverzním podnikatelem Petrem Sisákem. Věřitelský výbor pak ovládly s podezřelými pohledávkami za stovky milionů korun firmy se sídlem v různých daňových rájích.

Teprve po třech letech došlo ke změně soudce. Na podzim 2016 se případu ujal soudce Zdeněk Strnad (není příbuzný se zbrojařem Strnadem – pozn. red.). Změnil se též insolvenční správce. Ivo Hala požádal v březnu 2015 o odvolání z funkce ze zdravotních důvodů. Na jeho místo byla jmenována Petra Hýsková.

Výrobce vagonů je v úpadku od února 2014, věřitelům dluží přes 3,3 miliardy korun. Krajský soud v Českých Budějovicích, který insolvenční řeší, před pár dny znovu zamítl reorganizaci společnosti Heavy Machinery Services. Soud zároveň na majetek firmy prohlásil konkurz a na 21. srpna svolal schůzi věřitelů.

Insolvenční správkyně vypověděla s okamžitou platností nájemní smlouvu se společností Legios Loco a obratem uzavřela nájem-

ní smlouvu s DAKO-CZ. Současně nepovolila vstup do objektu firmy některým zaměstnancům Legios Loco a především předsedovi ZO OSŽ Pavlu Štillerovi. Tímto krokem výrazně omezila nejen odborovou činnost, ale i další práva vyplývající z mezinárodních norem a standardů včetně právních předpisů ČR.

Situaci v Lounech budeme dále sledovat.



Odborovým předákem společnosti Legios Loco a HMS je Pavel Štiller

Foto: Jan Buchta

Zvýšit penze ženám, ale jak?

Důchodová komise pokročila se svými návrhy, jak zvýšit penze ženám. Ženy berou v průměru o pětinu nižší důchod než muži, za což mohou především nižší mzdy, ale i neodpracované roky kvůli péči o děti a častější dřívější odchod do důchodu.

Komise míní, že by nerovnost mohlo napravit zavedení společného vyměřovacího základu pro partnery nebo prodloužení vyloučené doby zápočtu důchodu na devět let. Pomohlo by i zavedení fiktivního vyměřovacího základu pro pečující osoby, což jsou většinou ženy. Právě poslední ze jmenovaných opatření mělo v komisi největší podporu. Pečujícími osobám, kterými jsou v drtivé většině ženy, by se v době péče o dítě měla započítávat místo nuly jiná hodnota. Ta může být stanovena na minimální mzdě, průměrné nebo mediánové, je však nutné ještě vše propočítat.

Mít i rozdat

Podporu by mohl mít také společný vyměřovací základ, kdy by se důchod počítal z výdělků obou partnerů společně, a nikoli pro každého zvlášť, jako je to nyní. Komise se naopak neshodla na jiných opatřeních, například na tom, aby děti odváděly část příjmu přímo na penze svých rodičů. Zatím ale není jasné, na kolik by navrhované varianty měly vyjít. Komise to chce propočítat a představit až na svém květnovém zasedání. Podle ministryně práce a sociálních věcí by finanční udržitelnost neměla být jediným kritériem a penze musejí být udržitelné nejen finančně, ale i sociálně. Někteří členové komise také poukazovali na to, že podpora žen by mohla být vnímána jako narušení ústavní zásady rovnosti. Ministerstvo práce a sociálních věcí navíc navrhuje změnu ve složení penze. Měla by se zvýšit pevná část důchodu na deset procent průměrné mzdy. Naopak by měla oslabit zásluhovost, která vychází z odpracovaných let, výše výdělků a z odvodů.

Ústavní soud přitom už v minulosti kritizoval malou zásluhovost českých důchodů.

M.N.

Budete platit dluhy za své potomky?

ČSSD společně s hnutím ANO a KDU-ČSL navrhuje, že rodiče by mohli platit dluhy svých dětí. V současnosti nemají tuto zodpovědnost. Původně malé částky mnohdy narostou na stotisícové. Pak se ke slovu dostanou exekutoři. Loni bylo vystaveno v exekuci skoro 6 tisíc dětí s dluhy dosahujícími cca 60 milionů korun. Nejčastějšími dluhy mladých lidí jsou nezaplacené účty za telefon, pokuty za jízdu načerno apod.

Nově by tak stát vymáhal tyto částky přímo po rodičích. Pokud způsobí škody úmyslně, pak podle novely nemají mít rodiče za tyto škody odpovědnost.

M.N.

DEBATA O ZVÝŠENÍ DŮCHODOVÉHO VĚKU

V Německu vyvolalo vládní doporučení ostrou reakci odborů. Zaměstnanci společně s odbory oddálení důchodu odmítají

Vzhledem k demografickému vývoji doporučila spolková vláda změnu v odchodu do důchodu a nárok na starobní důchod by tak lidé získali později než dosud.

V Německu nyní existuje několik zastropování starobních důchodů. Závisejí na délce pojištění, vykonávané práci a také na datu narození. Předčasný odchod do důchodu zákon neumožňuje ani u pojištěnců, kteří jsou pojištěni více než 45 let. U nejběžnějších důchodů je minimální doba pojištění 35 let. Nárok vzniká v 65 letech. Od ročníku narození 1949 se tato hranice postupně zvyšuje a je zastropována 67 lety. Tito pojištěnci mohou do důchodu odejít už v 63 letech, ale penze se jim sníží o 0,3% za každý měsíc, který chybí k dosažení věkové hranice, kterou stanovuje zákon. Celkově tak částka činí až 14,4% z částky, na kterou by měl pojištěnec nárok.

Podle vlády delší pracovní život nepředstavuje pro zaměstnance žádné ohrožení, ale naopak je šancí na zvýšení „blahobytu“. Téměř dvě třetiny zaměstnanců to vidí jinak a nedokážou si představit, že by mohli svoji současnou práci vykonávat do 67 let.

Pro možné prodloužení odchodu do důchodu byla u dělnických profesí pouhá 4% dotazovaných, u úředníků pak 11% a OSVČ 17%. Odbory zastávají názor, že klíčovým kritériem není, kolika let se člověk dožije, ale kdy se u něho začnou projevovat zdravotní problémy způsobené stárnutím.

V Německu je to podle průzkumů v průměru 56 let.

Je třeba však říci, že odbory nejsou proti, aby lidé pracovali i po dosažení důchodového věku, odmítají ale, aby museli pracovat bez konce.

Navrhují proto vedle jednotného systému důchodového zabezpečení, aby mohli lidé bez srážek odcházet do důchodu v 63 letech, kdy jsou relativně ještě zdraví.

Žádají také o rozšíření možnosti pro flexibilní odchod do důchodu. Za důležitý doplněk veřejného důchodového systému považují podnikové penze. Tuto formu však dobrovolně poskytuje jen malé množství zaměstnavatelů. Prakticky chybí u všech malých a středních podniků.

Řešení dále vidí v opatření na podporu této formy důchodového zajištění na úkor kapitálového pojištění, které neplní svůj účel, jak se původně očekávalo.

M.N.



Testování samořiditelných vlaků

Na železničním testovacím okruhu ve Velimi by se mohly v budoucnu testovat samořiditelné vlaky. Firma uvažuje, o modernizaci jednoho z okruhů pro tyto účely.

Případnou investici by bylo možné uskutečnit do dvou až tří let.

Vývoj probíhá v několika stupních. Vlaky už dnes běžně používají funkci automatického vedení vlaku, který sám reguluje například rychlost. Podobný systém funguje i na některých linkách pražského metra. Zodpovědnost za řízení vlaku má ale stále strojvedoucí.

Dalším vývojovým stupněm jsou automatizované vlaky. Ty jezdí například v Londýně. I na tyto vlaky ale stále dohlíží lidé, kteří mohou v případě problémů převzít manuální kontrolu. Dalším krokem by pak měly být zcela samostatné vlaky, které dokážou komunikovat s okolím a samy se rozhodovat bez dohledu lidí.

Nástup samořiditelných vlaků bude rychlejší a jednodušší než u aut. Na rozdíl od silniční dopravy vlaky jezdí po pevně daných trasách.

V souvislosti s rozvojem moderních technologií se chce Výzkumný ústav železniční zaměřit i na rozvoj testování v oblasti kyberbezpečnosti. S přibývajícími počítačovými systémy ve vozidlech roste i náročnost testů bezpečnosti, aby například potenciální útočník nemohl převzít kontrolu nad vlakem či otevřít dveře za jízdy.

Výzkumný ústav železniční je jednou z nejziskovějších dceřiných firem Českých drah.

Firmě se daří také letos. Výzkumný ústav má na tento rok už zaplněnou kapacitu na testování. Letos začne testovat rovněž vlaky čínské společnosti CRRC, které mají dorazit během druhé poloviny roku. Firma je nejprve provede v laboratoři, pak vyrazí na okruh.

M.N.



Foto: Jan Buchta



Společnost CZ LOKO je významným českým výrobcem lokomotiv

Foto: Jan Buchta

CZ LOKO výrazně rozšíří svůj jihlavský závod

Do nového zázemí v Jihlavě investuje firma 180 až 200 milionů korun

Jednu z největších investic své historie chystá společnost CZ LOKO. V Jihlavě výrazně rozšíří a zmodernizuje svůj závod na výrobu nových lokomotiv.

Stavba nové haly začne v příštích týdnech, firma díky tomu rozšíří své technologické schopnosti i počet zaměstnanců o dvacet až čtyřicet lidí. Počet zaměstnanců v Jihlavě se tak má zvýšit až na 250.

Výroba v Jihlavě bude kompletně zaměřena na výrobu nových lokomotiv, jejich komponentů i komplexní modernizační program kolejových vozidel.

Česká Třebová se bude zaměřovat na rychlobrátkovou údržbu, servis a opravy kolejových vozidel a jejich komponentů.

Pro CZ LOKO zůstává největší základnou Česká Třebová, kde ale nemá už kam růst prostorem i personálně. V Jihlavě se dosud vyráběly hlavně komponenty. Pro společnost bude výrazně efektivnější a výhodnější mít výrobu celých nových i modernizovaných lokomotiv na jednom místě.

CZ LOKO sice vyrostlo na opravách a modernizaci lokomotiv, čím dál větší podíl na tržbách firmy ale mají vlastní vyvinuté lokomotivy. Naposledy firma představila novou hybridní lokomotivu HybridShunter 400. Výroba nových lokomotiv se už na celkových tržbách společnosti podílí více než 40 procenty.

M.N.

Arriva shání depo

Společnost Arriva vlaky shání před svým pro-
sincovým vstupem na dotované rychlíkové a re-
gionální linky vedle personálu i údržbářské zá-
zemí.

Jedná s Českými drahami o možném proná-
jmu depa ve Vsetíně, které by si ráda společnost
pronajala na deset let. Firma podle něj dává před-
nost Vsetínu, jako alternativu si nicméně vyhlídla
soukromou vlečku v Otrokovicích.

Zázemí Arriva potřebuje i v Praze, kde dosud
parkuje své vlaky v areálu malešické teplárny.

Firma pro nové linky připravuje i vozidla.
V dubnu přivezla z Německa osm jednotek 845
(německá řada 628), které procházejí moderni-
zací v závodech Škody Transportation v Šumper-
ku a Ostravě.

M.N.

Modernizace stanice v Čelákovících

Letos na jaře uplynuly dva roky od začátku hlav-
ních prací ve stanici Čelákovice. Stavební činnost
probíhala v roce 2017 ve směru na Prahu, cestující
ji mohli pozorovat od výpravní budovy. Nejvíce
se jich ale dotkla v roce 2018, kdy bylo nezbytné
za nepřerušného provozu vybudovat kabelo-
vod, nástupiště a přístupové plochy s výstupem
z podchodu pod zastřešením výpravní budovy.

Železniční stanice Čelákovice se nachází na tra-
ti z Lysé nad Labem do Prahy-Vysočan, kde vla-
kové spojení ráno využívá téměř 2500 cestu-
jících a v odpolední špičce dokonce 3500. Ze
stanice vede též spojení do Brandýsa nad Labem
a do Mochova.

Hlavním cílem prací bylo vybudovat jedno os-
trovní a dvě vnější nástupiště jakož i dva komuni-
kacemi propojené podchody pro pěší a cyklisty.

Celý modernizovaný úsek má délku 1850 me-
trů a bylo zde postupně ve výlukách demonto-
váno kolejiště včetně trakčního vedení a zcela
nově vybudováno sedm většinou elektrifikova-
ných kolejí různé délky. Dva nové, komunikacemi
s lávkou propojené podchody s bezbariérovými
přístupy i výtahy, přivádějí cestující z více směrů
na tři nástupiště. Součástí prací byla vedle úprav
železničního svršku a spodku s odvodněním
rekonstrukce mostů, moderní zabezpečovací
a sdělovací zařízení včetně napájení a kabelových
rozvodů, úpravy prostor pro výpravčí, přeložky
inženýrských sítí, přístřešky pro cestující, infor-
mační, kamerový a orientační systém, rozhlaso-
vé zařízení atd.

Rekonstrukci prošla i historická výpravní bu-
dova.

Projekt byl navíc doplněn o výstavbu cyklově-
že, která nabízí ve 13 úrovních prostor dohroma-
dy až pro 118 kol. Jedná se o zařízení, které bude
mít dobíjecí systém na elektrokola a možnost ulo-
žení věcí do bezpečnostního boxu. Správa želez-

niční dopravní stavby (SŽDC) vůbec poprvé za-
jistila tyto služby cestujícím v rámci modernizace
železniční stanice.

Zhotovitelem stavby byla společnost Elektri-
zace železnic Praha a.s. se subdodavateli, který-
mi byly firmy AŽD s.r.o., Metrostav a.s., Swietel-
sky Rail CZ.

M.N.

Automobilovým koncernem Volkswagen cloumají spory mezi vedením a zástupci zaměstnanců

Automobilový koncern Volkswagen hlásí úspěš-
ný loňský rok, rostly mu tržby i provozní zisk.
Vedení a zástupci zaměstnanců se neshodnou
na plánovaných změnách, které mají Volkswagen
připravit na nastupující trend elektromobility
a zvýšenou konkurenci. Záměry vedení zahrnu-
jí propuštění až sedmi tisíc lidí a zároveň vybudo-
vání nové továrny v Turecku nebo ve východní
Evropě s roční produkcí 350 tisíc vozů. Zástup-
ci zaměstnanců se proti tomu chtějí postavit
v dozorčí radě. Ta má právo na jarním zasedá-
ní propouštění i uzavírání továren zablokovat.
Do sporu se zapojili také představitelé největší-
ho spolumajitele Porsche Automobil Holding.
Jeho vrcholový představitel na ženevském ve-
letrhu uvedl, že závodní rada je spolu zodpo-
vědná za zkratovitost wolfsburského koncer-
nu, a postavil se za úsporný plán představenstva
Volkswagenu. Představenstvo Volkswagenu se
chystá rozjet novou výrobu elektromobilů v dol-
nosaském městě Emden, místní výroba „Passatů“
se má přesunout do závodu Škody Auto ve vý-
chodočeských Kvasinách. Část její produkce se
pak podle plánu přestěhuje do nové zamýšlené
továrny, která by měla stát zhruba 33 miliard ko-
run. Koncern si slibuje, že významnou část náklá-
dů umorí z případné státní podpory.

M.N.



Společnost Volkswagen už dávno není vý-
robcem pouze lidových automobilů

Foto: Jan Buchta



PODPORA SENIORŮ

Společně s Ministerstvem práce a sociálních věcí ČR (MPSV ČR) připravilo Sdružení nájemníků ČR projekt určený pomoci seniorům v ČR a to prostřednictvím poradenství v bytové a sociální oblasti.

Nedostatečné informace, které se týkají bydlení, trápí většinu seniorů. Jedná se především o informace, které vycházejí z nového občanského zákoníku č. 89/2012Sb, dále pak zákona o obchodních korporacích č. 90/2012 Sb. a zákona o službách č. 67/2013 Sb., důležitou absencí je také, jak vyplnit žádost o příspěvek na bydlení.

Dle našeho průzkumu většina seniorů nemá finanční prostředky k získání informací, tento projekt má za cíl předat informace seniorům bezplatnou formou a pomoci jim ke spokojenému bydlení. Poradenství je posky-

tytováno osobně v poradnách, telefonicky či prostřednictvím e-mailu. Také osvětou v denících, občasnících, televizi a rozhlasu, přednáškami a besedy v klubech důchodců apod.

Projekt je určen pro seniory a má za cíl:

- ➔ zachování stávajícího bydlení např. pomocí při podání žádosti o příspěvek na bydlení, kontrolou vyúčtování záloh za služby spojené s užíváním bytu - cílem je úspora celkových nákladů

- ➔ dále posuzování obsahu nových nájemních smluv s cílem chránit nájemce - seniora před nevýhodnými smlouvami

- ➔ poradenství v oblasti kontroly uživatelských smluv při nově vzniklých uživatelských vztazích, především v oblasti nájemního a sociálního bydlení

- ➔ v rámci projektu Sdružení nájemníků

ČR bude organizovat pro uvedenou skupinu osob osvětovou činnost ve formě besed a přednášek, dále potom prostřednictvím tisku, televize, rozhlasu a dalších možných informačních kanálů /vlastní i cizí webové stránky/.

Poradenství je poskytováno osobně v poradnách, telefonicky či prostřednictvím e-mailu, tel.: +420 234 463 343, e-mail: info@son.cz.

Zájemcům z cílových skupin budou zajištěny kvalitní, diskrétní a odborné rady v oblasti bydlení, případně sociální. Poradenství poskytují odborníci na bytovou oblast, kteří se sdružením dlouhodobě spolupracují. Kromě dosaženého vzdělání a praxe se tyto odborníci pravidelně účastní i odborných školení. Konzultace jsou bezplatné.

ZÁVADY BYTU

Dotaz: *Bydlím v nájmu. Vlastník a pronajímatel bytu se o dům nestará. V bytě mi teče jen studená voda, podlahu a dveře mám rozbité. Na závady jsem pronajímatele několikrát včas upozornila, žádala odstranění a po dobu než budou odstraněny, navrhla slevu na nájem. Pronajímatel nereagoval. Mohu se nějak bránit?*

Odpověď: Učinila jste, co bylo vaší povinností. Vady jste oznámila, bohužel bránit se

můžete, když pronajímatel nereaguje pouze prostřednictvím soudu. Také můžete pronajímateli oznámit, že vady v bytě odstraní a budete požadovat úhradu nákladů, které Vám tím vznikly.

Obecně platí, že oznámí-li nájemce řádně a včas pronajímateli vadu věci, kterou má odstranit a neodstraní-li ji pronajímatel bez zbytečného odkladu, takže ji nájemce nemů-

že užívat, a nebo jen s obtížemi, má nájemce právo na přiměřenou slevu z nájemného, nebo provést opravu sám a požadovat náhradu účelně vynaložených nákladů (blíže § 2264 a 2265 občanského zákoníku).

Žádost o úhradu účelně vynaložených nákladů na odstranění vad bytu předejte pronajímateli proti podpisu nebo doporučeně dopisem.

SNAHA O OVLIVNĚNÍ ZNĚNÍ NOVÉHO STAVEBNÍHO ZÁKONA

Znění nového stavebního zákona se snaží ovlivnit pestrá škála aktérů. Cílem návrhu je zrychlit a zjednodušit stavební řízení. Nový zákon má platit od roku 2021. Předtím se má ještě novelizovat stávající norma. Ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová (ANO) podepsala na podzim memorandum o spolupráci na novém stavebním zákonu s Hospodářskou komorou. Ta vytvořila věcný záměr zákona. Součástí Hospodářské komory jsou i developéři. Aktivně pro změnu stavebního práva ve prospěch stavění vystupuje i Sdružení pro architekturu a rozvoj. Zákon se developerů přímo dotýká, a to je určitě důvod k tomu, aby se k němu vyjadřovali. Ministerstvo pro místní rozvoj si za spolupráci se sou-

kromým sektorem stojí. Hospodářská komora sleduje stejný cíl jako MMR, a to zjednodušit a zkrátit přípravu staveb. Ve spolupráci se soukromým sektorem vznikl i nový občanský zákoník. Také představitelé Hospodářské komory tvrdí, že spolupráce s MMR je ku prospěchu věci a umožnila nejen přenést do nové úpravy praktické zkušenosti podnikatelů a investorů, ale také již v průběhu prací nalézt co nejširší shodu na nové podobě stavebního zákona. Do přípravy stavebního zákona se opřel místopředseda KDU-ČSL Marian Jurečka. Jeho kritika odpovídá tomu, co o týden dříve zveřejnila tuzemská část Mezinárodní rady pro památky a sídla. Stavební lobby si napsala zákon podle svých představ a potřeb. „Považu-

jeme to za stejně absurdní, jako by si ministerstvo zdravotnictví dalo připravovat zákony farmaceutickými firmami nebo ministerstvo financí nadnárodními bankami,” napsal prezident Českého národního komitétu Icomos. Legislativa má podle ministerstva pro místní rozvoj zkrátit povolovací řízení u staveb ze současného průměru 5,4 roku na jeden rok. Územní řízení, stavební řízení a EIA se sloučí do jednotného povolovacího řízení. Měl by vzniknout Nejvyšší stavební úřad, který bude součástí státní správy. Návrh počítá s tím, že pokud se příslušný úřad nevyjádří do 30 dní, bude platit tzv. fikce souhlasu. Stavbu nepůjde povolit dodatečně.



Foto: Jan Buchta



NEJVÝŠE POLOŽENÁ...

Tato železnice spojuje od roku 2006 Čínu s Tibetem. Stoupá až do výšky 5072 metrů nad mořem. Vagony na trase jsou speciálně přetlakové podobně jako kabiny letadel. Důvodem je udržení „běžné atmosféry“, tudíž jsou vybaveny kyslíkovými maskami. Přímé vlaky vyjíždějí z Pekingu denně a po ujetí 3757 km a 40 hodinách jízdy dorazí do Lhasy.

Peking–Lhasa



NEJDELŠÍ...

Výstavba této železnice byla definitivně ukončena v roce 1905. Celkem na výstavbě magistrály pracovalo více než 60 tisíc dělníků. Na nejnáročnějších úsecích pak byli nasazeni trestanci. V roce 1929 se započalo s její elektrifikací. Ta trvala 73 let. Nejdelší železnice světa měří 9288 km a spojuje Moskvu s Vladivostokem.

Cesta vlakem trvá napříč celým Ruskem 7 dní. Na trase vlaku přejedete několik časových pásem, řek (Volhu, Irtiš, Ob, Jenisej, Amur). Projedete desítky měst (jen namátkou – Jekatěrinburg, Omsk, Novosibirsk).

Transsibiřskou magistrálou se označují čtyři tratě. Velkou část mají společnou, na Dálném východě a na Sibiři se větví do různých cílových měst v Číně, Mongolsku a Koreji.

Transsibiřská magistrála



NEJOBTÍŽNĚJI SJÍZDNÁ...

Jedná se o pozoruhodný úsek v překladu „Dáblův nos“, který je součástí ekvádorského vlakového systému a je považován za nejobtížněji sjízdnou trať na světě. Trasa vede přes skalnaté pohoří And, rokle řeky s velkým stoupáním a klesáním. Serpentinami se vlak proplétá cikcak podél skalnatého výběžku. Převýšení trati poklesne asi 500 metrů během pouhých 12 kilometrů.

Nariz del Diablo Train



NEJSTRMĚJŠÍ...

Nejstrmější dráha světa šplhá do dvoutisícové nadmořské výšky na skálu Pilátus nad švýcarským městem Luzern pod úhlem až 48% bez jištění lanem, jen pomocí ozubnicového mechanismu. Dráhu projektoval švýcarský inženýr Eduard Locher. Poprvé byla spuštěna do provozu 4. června 1889. Délka dráhy je 4,6 km, převýšení potom z 440 m n.m. do 2073 m n.m., tedy více než 1600 m. Doba jízdy trvá cca 30 minut, při klesání 40 minut, protože povolená rychlost je 9 km/h. Zubačka musí intenzivně brzdit.

Pilatus



NEJPŘESNĚJŠÍ...

Naleznete ji v Japonsku. Vysokorychlostní vlaky Šinkanzen oslaví letos již 55 let od zahájení provozu bez jediné vážné nehody či kolize. Za tu dobu přepravili více než 10 miliard cestujících od začátku svého provozu. Soupravy jsou obdivuhodně přesné. Ve špičce jezdí v intervalu po 3–5 minutách. Jízdní řád je rozpočítaný na sekundy. Zřízenci v bílých rukavičkách „pěchují“ pasažéry do vagonů. Není se proto čemu divit, že průměrné roční zpoždění je pouhých 30 vteřin.

Šinkanzen





Milé čtenářky i čtenáři,

začalo léto, prázdniny a vytužená dovolená. Do letních čísel magazínu se snažím zařadit články, které s létem nějakým způsobem souvisí. Dnešní povídání navazuje na předešlé sdělení a domnívám se, že s létem souvisí. Gynekologický zánět dokáže dovolenou znepříjemnit a pokazit, ale pozor, můžete si jej i z dovolené dovést.

Poševní záněty (kolpitidy, vaginitidy) – zánět pochvy. Jedno z nejčastějších onemocnění sexuální aktivních žen, nejčastější problém, který ženy přivádí k návštěvě gynekologa. Jedná se o infekci, která neohrožuje ženu na životě přímo, nedostatečně nebo nesprávně léčený poševní zánět může přejít do chronického stadia a výrazně negativně ovlivnit kvalitu života ženy.

Ke vzniku zánětu dochází při poruše rovnováhy ekosystému poševního prostředí. Vaginální ekosystém představuje přirozenou ochranu genitálního ústrojí ženy před vznikem a šířením zánětlivého onemocnění. Citlivě reaguje na změny endogenních a exogenních podmínek. Všechny části systému musí být v dynamické rovnováze, pokud dojde ke změně jednoho faktoru, jsou ovlivněny i zbývající části. Systém vytváří několik navzájem se ovlivňujících složek: *poševní sliznice a *slizniční imunitní systém. *Poševní epitel vytváří podmínky pro mikrobiální kolonizaci a je zpětně ovlivňován bakteriální flórou a dalšími zevními faktory. *Slizniční imunitní systém tvoří sekreční imunoglobulin IgA hrdla děložního, společně s lymfocyty, makrofágy a cytotoxickými buňkami vytváří cervikovaginální sekret. Pochva je osídlena různými druhy bakterií. Všechny bakterie jsou ve vzájemné rovnováze. Osídlení je individuální u každé ženy a je ovlivněno různými vlivy – kolísáním hormonálních hladin, sexuální aktivitou, celkovým stavem organismu, ATB terapií. Velmi důležitá pro udržení rovnováhy bakterií v pochvě je **přítomnost laktobacilů**. Zajišťují kyselé poševní prostředí. Produkují peroxid vodíku a bakteriociny, které jsou toxické pro určité druhy bakterií. Poševní ekosystém je komplexní a složitě regulovaný systém, který je důležitý pro ochranu pochvy před vstupem infekce. Směs probiotických kmenů bakterií mléčného kvašení, společně podporují vaginální mikroflóru a zlepšují vaginální zdraví. Bakteriální kmeny jsou přirozenou součástí zdravé poševní mikroflóry, přirozeným způsobem produkují kyselinu mléčnou a udržují vyváženou hodnotu pH.

Dělení. Podle **původců** můžeme onemocnění dělit na bakteriální, virové, kvasinkové, parazitární, do této skupiny patří trichomoniáza, mykotická vaginitida, aerobní, atrofická vaginitis, laktobacilóza a herpes genitalis. Vedle infekčních agens mohou být příčiny dále **mechanické** (chronické **dráždění**), **alergické** a v některých případech i **neznámé**.

Mykotická kolpitida – kvasinková poševní infekce, patří k nejčastěji, 75% žen má alespoň jednu epizodu onemocnění, u 45% žen se vyskytne mykóza opakovaně. U běžné my-

kotické kolpitidy je nejčastější **původce Candida albicans**. **Rizikové faktory vzniku** jsou cukrovka, obezita, těhotenství, antibiotická léčba, léčba kortikosteroidy a imunosupresivy. Opakovaná vaginální kandidóza může být často prvním příznakem cukrovky. **Příznakem** akutní mykotické kolpitidy je **svědění a pálení** pochvy, spojené typicky s **hrudkovitým bělavým sekretem**. **Diagnózu** je většinou možné stanovit klinicky. U chronické formy kandidózy je standardem diagnostiky kultivace se stanovením citlivosti na antimykotika. **Lékem volby** je lokální podání běžných antimykotických preparátů, v 80–90% případů vede k úlevě od příznaků a k eradikaci kvasinek.

Trichomonádová kolpitida je infekce způsobená prvokem **Trichomonas vaginalis**. U běžné populace žen se vyskytuje v 1–2%. Jedná se o pohlavně přenosné onemocnění. Trichomonádová infekce má některé zvláštnosti: výskyt stoupá s věkem, a až 85% infekcí je asymptomatických. Nejčastějším **příznakem** je hojný **homogenní páchnoucí výtok**, popisuje se zpěněný naředlý výtok, v polovině případů je výtok zbarvený došeda, ve třetině je žlutozelený hněsavý. **Klinickým vyšetřením** je možné kolposkopicky potvrdit tzv. **jahodový děložní čípek**. Klinický obraz je nespecifický. Nejjednodušším testem je nativní vlhký preparát na sklíčku. **Lékem volby** je **metronidazol**, podaný celkově, procento vyléčení kolísá od 85 do 95%. Metronidazol je bezpečný i v graviditě, léčba je doporučena i všem sexuálními partnerům.

Bakteriální vaginóza je porucha mikrobiální vaginální flóry způsobená přemnožením smíšených, převážně anaerobních bakterií na úkor laktobacilů. Není způsobena samotnou přítomností patogenů, nýbrž jejich přemnožením na 100–1000násobné hodnoty. Je nejčastější vaginální infekce. Hlavním příznakem je páchnoucí výtok, svědění a pálení nejso pro vaginózu typické, mnoho žen si stěžuje na rybí zápach, který se zhoršuje po pohlavním styku. Při vyšetření je možné zjistit typický výtok, bělavý, smetanový, mléčně zkalený. Lékem volby je metronidazol podaný lokálně, alternativou je klindamycin, úspěch léčby je v 80–90%. Obě léčiva jsou bezpečná i v graviditě.

Aerobní vaginitida je poměrně nová jednotka, která **pokrývá neklasifikované stavy** se samostatnou bakteriální, imunologickou a klinickou charakteristikou a nesplňuje kritéria bakteriální vaginózy a mykotické kolpitidy. Jde zejména o **zmnožení streptokoků, stafylokoků a enterokoků a enterobaktérií**. **Klinicky** se infekce projeví **žlutým sekretem**, často zapáchajícím, **zvýšením pH vaginálního prostředí, svěděním, pálením a problémem při pohlavním styku**. **Diagnózu** je možné stanovit na základě klinického nálezu. **Lékem první volby** je lokální podání ve **formě masti, vaginálního krému** nebo ve **formě vaginálních tablet**. Alternativní terapeutickou modalitou je podání **lokálních probiotik**.

Herpes genitalis – patří mezi **nejrozšířenější virová onemocnění člověka**. Původcem je

Herpes virus simplex. Průběh onemocnění se liší dle toho, zda se jedná o **primoinfekci** či **rekurentní infekci**. Pokrokem v léčbě herpetických infekcí je objevení **antivirotik**. Léčba v těhotenství se doporučuje pouze u závažných a diseminovaných stavů. Při častých rekurentních infekcích je vhodné imunologické vyšetření.

Vaginitidy a gravidita. Infekce je považována za **hlavní příčinu předčasného porodu**. V důsledku působení infekce dochází ke **spouštění kontrakční činnosti**. Zánětlivá reakce dále zvyšuje kolagenázovou aktivitu v plodových obalech a následkem toho může dojít k porušení vaku blan s předčasným odtokem plodové vody. U všech gravidních žen je důležitá **prevence poševní infekce**, správná diagnostika a včasná a dostatečná terapie. V prevenci se uplatňují preparáty obsahující laktobacily.

Vaginitidy u dětí. U dívek v klidovém období (bez působení estrogenů) je zdravý dívčí genitál **zcela bez výtoku**. Proto **přítomnost jakéhokoli výtoku považujeme za patologickou**. Nejčastějšími původci jsou střevní bakterie i roupi. Vyloučení cizího tělesa v pochvě.

Základem úspěchu terapie je správná diagnostika a dostatečná léčba. Pro správnou diagnostiku je nezbytné odebrat podrobnou **anamnézu**. Provedení kompletního **klinického vyšetření**, vyšetření celkového stavu ženy, gynekologické vyšetření, stanovení pH poševního prostředí, provedení testu, mikroskopické vyšetření preparátu a kultivační vyšetření. Stanovení přítomnosti protilátek, průkaz antigenů, genů nebo nukleových kyselin.

Složitým problémem zůstávají chronické a recidivující infekce pochvy. Je nutné důsledně **dodržování hygienických zásad osobní hygieny, oblékání a životosprávy**. Využití preparátů k obnově přirozené poševní flóry obsahující **Lactobacillus** a preparátů **systémové enzymoterapie** nebo dalších přípravků **podporujících imunitu**.

Velmi důležitá je prevence a správná terapie vaginitid!



Ilustrační foto: Oldřich Sobol



Jak jsem se stal devizovým turistou v čase hlubokého socialismu, aneb konečně za železnou oponou



Na prohlídku jsem měl naplánován čas na 1,5 hodiny. Bláznovství, ale nedalo se. Snad někdy jindy a opravdu jindy bylo. Náměstí Grande-Place v Bruselu, kam po dojezdu směřovaly moje kroky, je historickým jádrem města. Mnozí jej považují za jedno z nejpůsobivějších náměstí na světě. Jeho dominantou je gotická radnice z 15. století s 96 m vysokou věží, na které je umístěna socha svatého Michaela, patrona Bruselu. Další významnou budovou je Maison du Roi. Čůrací panáček a opět poklusem na nádraží a pokračujeme v krasojízdě.

Tak to bude ten správný. Při stou-

mody pání mravovými schokol leštěného mosazného zábradlí a vstupu na rudý koberec jsem znejistěl. Oprávněně. Nahlédnutí do foyer s recepcí mě utvrdilo v tom, že „zde mi pšenka nepokvete“. Otáčecí dveře, které byly vynalezeny v roce 1888, ještě nezažily roztočení, které následovalo po mém obratu. To bylo také

první setkání s realitou, která skončila na chodníku včetně zavazadel.

Párkrát jsem polkl, rozhlédl se po směrech a rozhodl jsem se pro ulici

17 rue de Saint-Quentin. Již z dálky se mi zjevil **Hotel de Milan.** Bylo 9 hodin a já vstoupil do malého hotýlku, který mě oslovil. Sláva, jedna hvězdička. Zkrásněl mi den. Byl to rodinný hotel v klidné ulici cca 50 m od Gare du Nord a 150 m od Gare de l'Est. Pár minut chůze od Grands Boulevards, Opera a Montmartre atd. ... blízko stanice metra. V okolí spousta malých kaváren a restaurací. Klid, pohoda, tabáček.

Za pokoj jsem zaplatil 36 Fr za noc a den. Prostě tři dny a dvě noci na základní seznámení zatím musí stačit. Až budou větší přísliby, tak se třeba podívám znovu. Pan hoteliér a majitel v jedné osobě se mi snažil vysvětlit, že momentálně se ještě uklízí a pokoj bude k dispozici ve čtrnáct hodin. Různově jazyčně jsme se domluvili na postupu a bylo mi sděleno, že můj pokoj je ve čtvrtém patře. Natěšen na zážitky jsem nechal zavazadla u dveří pokoje č. 17 a vyrazil na první cestu za poznáním velkoměsta. Paříž, vůně, skleničky, víno, ženy...zajímavé domy.

Z hotelu jsem vyrazil směrem vlevo, protože jsem u severního nádraží zahlédl auto-

busovou zastávku. V ruce mapu. Zakoupena jízdenka a vy-

razil jsem směrem tam. Tuto část sem naplánoval doma, abych hodně viděl z okénka dopravního prostředku a porovnával s mapou prostě pro lepší orientaci. Tužkou jsem v mapě AIR FRANCE zaznamenával místa, která mě zaujala a kam bych se chtěl podívat vlastní nohou. Vznikal plán pěšího poznání kombinovaného s městskou přepravou. Když se mi zdálo, že již jsem na kraji zajímavosti, tak jsem vystoupil a dal se jiným směrem. Takto jsem několikrát projel středem města a konkretizoval se mi plán pěší turistiky - Pigalle; Moulin Rouge; Montmartre a jeho uličky, které jsem znal z obrázků; Bazilika Sacre Coeur; Vítězný oblouk; Avenue des Champs Élysées; náměstí Concord; Louvre; Trocadero; věž Eiffelovka; Invalidovna; nádraží Órsay; Notre Dame; Pařížskou radnici... Spoustu jsem toho zahlédl z autobusu, ale toto jsem si vybral, že to musím zvládnout pěšky a navštívit. Ovšem před tím ještě trochu vody.

Předtím, než jsem se dostal na hotel, tak jsem vystoupil u Královského palce, prošel zahrady a přes Louvre jsem došel na přístaviště, kde jsem se za 5 franků nechal povozit po Seine. Z vody jsem si prohlédl Nábřeží zlatníků, Louvre z jiné strany, katedrálu Notre Dame. Radnici jsem si prohlédl zvenčí. V pozdějších letech i zevnitř.

Takové chození po městě dá zabrat, tak jsem si řekl, že se musím udržovat v dobré mysli a kondici. Čeká mě ještě 25 dnů, kdy mi bude patřit Evropa. Základ jsou dobré boty, a tak tedy pomalu na hotel, vysprchovat, převléknout, přezout, vzít si nějakou východoněmeckou svačinu, co mi zůstala a hurá za vstřebáváním zážitků a srovnáváním představ z pohlednic, fotek a průvodců se skutečností.

Třetí část ze seriálu vzpomínek Karla Hybše na cesty za železnou oponou

BRUSEL, PAŘÍŽ

V sedmdesátém sedmém roce minulého století „jsem nevyspalý dorazil do Paříže“, promnul oči a natěšen vyrazil před nádraží. Zarazil mě ruch a cvrkot. Za mnou bylo nádraží **Gare du Nord**, doslovně přeloženo „Severní nádraží“ a jedná se o nejrušnější železniční stanici v Paříži. Denně je zde odbaveno půl miliónu cestujících. Se svými cca 190 milióny cestujících ročně je zároveň největší nádraží v Evropě a třetí na světě. Hlavová stanice – (koncová stanice) se nachází na Place Napoléon III. Nádražní budova je zapsaná na seznamu historických památek. Předě mnou ulice většího Žižkova. Vstoupil jsem do velkoměsta, ovšem nevím, kterou nohou. Potřeboval jsem se osvěžit a na zahrádce restaurace proti nádraží jsem odložil bagáž a dal si pivo. No strašné, ale dobré. Stálo 7 Fr. První vydání, první drahé životní napití, první vítězství nad otáčením mincí.

Začal jsem hledat nějaký hotýlek pro českého devizového turistu. Nedaleko nádraží jsem našel. Bylo tam 5***** a tak jsem usoudil, že je to pravé, ořechové. Usoudil jsem to podle toho, že u nás nejlepší hotel má jednu hvězdičku.



ZÁMEK ZBIROH

Zámek Zbiroh se nachází v malebné krajině křivoklátských lesů, v okrese Rokycany. Jedná se o první šlechtický hrad v Čechách, zmiňován v církevních kronikách již od konce 12. století. Jeho zakladatelem je považován Břetislav ze Zbiroha, z rodu Sulislavců. Opevněný hrad byl v průběhu staletí přestavován. Mezi vlastníky patřili například král Přemysl Otakar II., císařové Karel IV, Zikmund a Rudolf II., proto je to zámek tří císařů. Dále jej vlastnili např. Rožmberkové, Jan Lucemburský, Kaplířové, Kolowratové nebo Lobkovicové. V roce 1868 jej zakoupil baron Be thel Heinrich Strousberg, který zámek v letech 1867–70 razantně přestavěl do dnešní

podoby. Po jeho bankrotu v roce 1879 jej koupili Colloredo-Mansfeldové. V letech 1943–45 byl zámek sídlem štábu SS. Poté se stal majetkem Československého státu a byl využíván armádou. Po roce 1989 získalo zámek město Zbiroh, které jej v roce 2004 prodalo firmě Gastro Žofín. Zámek disponuje velkým množstvím salonků a sálů, gotickou hradní kaplí a zámeckými vinnými sklepy. Snové hotelové komnaty navozují historickou atmosféru jako samotný zámek. K dispozici je 53 pokojů a přepychové apartmány. Je tu i velký novorenesanční sál Alfonse Muchy, v němž je umístěn originál opony od tohoto malíře, který zde také 18 let

pobýval a na zámku namaloval svou slavnou Slovanskou epopej. Je zde nejhlubší studna v Evropě. Je vytesaná do mimořádně tvrdé bulžnickové skály. Zámek je obklopený anglickým parkem, který má 60 hektarů.

P. S.:

Jediné, co zde ještě není vypsáno, je, že jen „vstupné“ do zámecké zahrady činí 150,- Kč a dále vstupné do zámeckého areálu bývá od 350 do 500 Kč za osobu. Pokud má někdo zájem o návštěvu zámecké restaurace, opravdu musí mít PLNOU PENĚŽENKU!!!





MISTROVSTVÍ ČR ŽELEZNIČÁŘŮ V DISCGOLFU

Ve dnech 17. a 18. června 2019 proběhlo v Uničově dvoukolové mistrovství ČR železničářů mužů a žen v discgolfu. Reprezentanti jednotlivých regionů předvedli za slunečného počasí velmi zdařilé výkony na 18 drahách. Místní park zbudovaný z prostředků EU svou rozlohou a členitostí působil první den sportovního utkání některým závodníkům problémy. Druhý den se většina hráčů zlepšila. Favorité splnili očekávání. Organizátorům mistrovství patří poděkování za zajištění mistrovství a hráčům za předvedenou hru a výsledky.



DISCGOLF MČR železničářů

17. - 18.06.2019 Uničov

muži

pořadí	Jméno	celkem	1. kolo	2. kolo
1	Harásek Viktor	109	55	54
2	Šimek Ivo	114	59	55
3	Krátký Jaroslav	118	59	59
4	Vidra Martin	121	60	61
5	Dobroucký Miroslav	122	60	62
6	Krotíl Pavel	125	61	64
7	Haluzík Roman	126	64	62
8	Nahálka Tomáš	128	67	61
9	Dvořák Čestmír	132	70	62
10	Pirkl Zdeněk	133	69	64
11	Kutiš František	134	67	67
12	Grepel Alois	135	68	67
13	Mareš Jaroslav	140	72	68
14	Weber Václav	140	73	67
15	Nývlt Vladimír	145	76	69
16	Piskoř Pavel	147	72	75
17	Holub P	151	76	75
18	Kefurt Josef	162	79	83

ženy

pořadí	Jméno	celkem	1. kolo	2. kolo
1	Holubová Dana	157	75	82
2	Gruszevska Šárka	162	79	83
3	Krotilová Martina	167	86	81
4	Mračková Jana	168	84	84
5	Hlavacká Jana	172	89	83
6	Moudrá Jana	176	85	91
7	Březinová Jarmila	182	89	93
8	Zemková Monika	199	96	103
9	Sinkulová Marcela	200	95	105
10	Randová Anna	204	103	101
11	Prokopová Jarmila	207	102	105
12	Kličková Iva	209	103	106
13	Fajdekova Bohunka	211	103	108
14	Dousková Renata	216	104	112
15	Marešová Soňa	221	108	113
16	Veselková Ilona	251	118	133
17	Malíková Mila	121	121	

Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Pavel Štiller – Legios Louny

Karel Mlejnek – JLV Praha

Ing. Eva Malá – OHL ŽS, řed. spol.

Zdeňka Cupalová – OHL ŽS, řed. spol.

Bohumil Dráb – TSS Hradec Králové

Ivana Libichová – Drážní úřad

Hana Bartošová – OSŽ-Ú