NEDRÁŽNÍ
OBZOR
10
ŘÍJEN
2019
Internetový magazín Nedrážního republikového výboru
Odborového sdružení železničářů na www.osz.org

- Odbory a ekonomika str. 3
- Robotizace železnice str. 4
- Nostalgie s podporou OSŽ str. 5
- Vedení NeRV informuje str. 6
- Problematika bydlení str. 7
- Na skok na Slovensko str. 8
- O zdraví... str. 9
- Za železnou oponu str. 10
- Sport – Davis Cup str. 11
- Tip na výlet str. 12
- Celebrita str. 12
- Blahopřejeme str. 12

Zástupci odborové organizace MHD Brno Martina Hégrová a Dalibor Barták na jednání Nedrážního republikového výboru OSŽ Foto: Jan Buchta

Vítáme vás, kolegové!

Připravili Milan Sedlák a Ing. Jiří Sysel

Od 1. října letošního roku se součástí Nedrážního republikového výboru stala odborová organizace městské hromadné dopravy v Brně (DPMB).

Důvodem byla nemožnost dohody s dalšími odborovými organizacemi, které byly zastoupeny v jiných odborových svazech. A městská hromadná doprava i svým zaměřením do Odbového sdružení železničářů snad nejvíce patří.

Brno bylo po Vídni a Budapešti třetím městem v tehdejší rakousko-uherské monarchii, kde začala fungovat městská hromadná doprava. Co se týče kolejové dopravy, má Brno z té doby řadu priorit. Dnes i tu, že se zdejší zástupci MHD stávají součástí OSŽ.

A to dokonce ve významném roce, kdy zdejší městská hromadná doprava slaví 150 let od svého vzniku. Také lodní doprava na Brněnské přehradě letos slaví 70. výročí. Poprvé vyjely lodě rok po válce, a to 5. května 1946.

V sobotu 17. srpna v 19 hodin uplynulo přesně 150 let od první jízdy koněspřežné tramvaje v Brně z tehdejší ulice Kiosk č. 5. V tento den se začala psát historie hromadné dopravy nejen ve městě Brně, ale i na území dnešní České republiky.

Součástí dopravní nostalgie byla i výstava historických tramvají, trolejbusů a autobusů Technického muzea v Brně a Dopravního podniku města Brna (DPMB). Vystaven byl také dvounápravový motorový vůz ev. číslo 52 vyrobený vagónkou v Grazu v roce 1911 a dodaný do Brna v roce 1912 s dalšími pěti vozy (byly v provozu prakticky i v průběhu 2. světové války) a také dvounápravový kropící tramvajový vůz vyrobený v roce 1928 v Královopolské strojírně.

Příznivce historie zaujaly rovněž jízdy historických vozidel, počínaje tramvají taženou koňským spřežením, dále parní tramvají Karolína, historickými tramvajemi vyrobenými na přelomu dvacátého století až po autobus Škoda RTO s vlekem. Kromě 150. výročí hromadné dopravy v Brně byla připomenuta ješ-

Pokračování na str. 2

Vítáme vás, kolegové!

Dokončení ze str. 1

tě další významná jubilea a to již zmíněných 70 let trolejbusové dopravy v Brně a 90 let vozovny Husovice, kde se uskutečnil tradiční Den otevřených dveří. Jeho součástí byla výstava aktuálních typů trolejbusů, jejich součástek, prvků trolejového vedení a dětských trenažerů vozidel. Dopravu z náměstí Svobody do Husovic zajišťovaly historické vozy DPMB a technického muzea.

Samozřejmě, že nechyběly ani zvláštní vlaky, které zajišťovaly kyvadlovou dopravu mezi brněnským hlavním nádražím a lokomotivním depem ČD v Brně-Maloměřicích, kde se uskutečnil den otevřených dveří. Souprava je složená z pěti historických vozů původní 3. třídy tažená směrem do Maloměřic motorovou lokomotivou T 478.1 004 vyrobenou v roce 1966 a směrem na hlavní nádraží a na brněnské výstaviště parní lokomotivou 433.001, zvanou „Skaličák", z roku 1948. Také se uskutečnily dvě jízdy z Maloměřic přes Brno dolní nádraží vlečkovou kolejí ulicí Poříčí na výstaviště BVV. Zejména jízda uprostřed čtyřproudové komunikace kolem hokejového stadionu Rondo (od března 2015 DRFG Arena), pouze s jednosměrným omezením provozu budila zaslouženou pozornost veřejnosti.

Oslavy vyvrcholily poslední srpnový den Streetparty, respektive Open-air streetparty na ulici Lidické, kde proběhlo komentované defilé historického i současného vozového parku brněnského MHD a soutěž zručnosti řidičů „šalin, tramvají a električiek".

V závěru měsíce října proběhne v MHD Brno odborová konference, o jejímž průběhu budeme informovat v následujícím vydání našeho internetového magazínu.

Současnost v MHD Brno

Připravil Milan Sedlák

Kolektivní vyjednávání s brněnským dopravním podnikem se vleče. Ještě před čtvrtou schůzkou s vedením DPMB o nové kolektivní smlouvě, plánovanou na konec září, zůstával nedořešený především požadavek, kdy chtějí odboráři získat za svou nelehkou práci více peněz a prosadit méně hodin přesčasové práce. Vedení podniku bylo do té doby naprosto neoblomné. Vždyť mu chybí na sto řidičů, což se v bezvýchodné situaci snaží řešit náborem lidí z Ukrajiny.

Otázkou je, co je větší problém. Přesčasy nebo požadavané zvýšení platu všem 2 700 zaměstnancům o pět tisíc korun měsíčně.

Řidiči sice mají docela slušný plat, avšak jejich výplata při přepočtu na standardní osmihodinovou pracovní dobu je hluboko pod průměrem.

Nikdo ze zúčastněných stran nevěří tomu, že k dohodě v dohledné době dojde, ale v případě dlouhodobých neshod už nelze vyloučit ani stávkovou pohotovost.

Pokud ovšem vedení dopravního podniku nabídne rozumný kompromis a zaměstnanci ho přijmou, stávka nehrozí. Podle generálního ředitele Dopravního podniku města Brna Miloše Havránka by ale požadovaný nárůst mezd znamenal zvýšení výdajů zhruba o 220 milionů korun ročně. Chápe sice náročnost práce svých zaměstnanců, především řidičů, obzvláště v podmínkách brněnského provozu, však tržby z jízdného dlouhodobě stagnují a nelze očekávat, že by město Brno zvýšilo kompenzaci podle požadavků odborářů. Navrhuje tedy růst mezd o tři až pět procent.

Je-li ale odečtena předpokládaná inflace dvě procenta, je to nárůst minimální. Zato požadavek odborů může i v současné tíživé situaci nejen udržet stávající zaměstnance v nedostatkových profesích, jako jsou řidiči a mechanici, ale také třeba přilákat nové, což je podstatné a ve prospěch podniku.

Je dohoda v nedohlednu? Nám to zodpoví konference, kterou nová organizace NeRV OSŽ plánuje na závěr měsíce října. Ale na výsledek jednání čeká i vedení Brna, aby rozhodlo, zda do jednání o platech vstoupit, či ne. Vždyť kromě platů odboráři požadují také navýšení příplatků za dělené směny či noční práci a lepší přizpůsobení směn rodinným podmínkám zaměstnanců.

Problém s chybějícími řidiči, především autobusů, brněnský dopravní podnik trápí dlouhodobě. Schází jich okolo stovky. A jak jsme se již zmínili, na řešení podstavu chce přijmout pracovníky z Ukrajiny.

Zatím zde nyní pracují na tři desítky cizinců ze Slovenska, Polska či Ukrajiny. A to je zatím jediný způsob, jak kritickou situaci řešit.

Každý řidič musí splnit kritéria, která jsou na tuto profesi kladena, národnost nehraje žádnou roli. A pro všechny jsou i stejné platové podmínky. Zahraniční zaměstnanci nevadí ani odborům. Propouštění těch stávajících nehrozí, naopak se tak sníží přesčasová práce.

•

Zatímco v Brně bude nedostatek řidičů řešen náborem cizinců a nabídkami dlouhodobých brigád pro vysokoškoláky, v Praze zájemci získají řidičský průkaz skupiny D zdarma. I to je cesta, jak doplnit jejich stavy.

Připravil Milan Sedlák

KDY MÁTE NÁROK NA PROPUSTKU K LÉKAŘI A NA JAK DLOUHO PLATÍ

V pracovně-právních vztazích obecně platí, že zaměstnanec je povinen chodit k lékaři mimo pracovní dobu a pouze v případech, kdy to není možné, má nárok na placené pracovní volno na nezbytně nutnou dobu.

Jako potvrzení o návštěvě lékaře se používá propustka k lékaři, její vzor však zákon nepředepisuje.

Problematiku ošetření u lékaře jako důležité překážky v práci řeší zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce a nařízení vlády č. 590/2006 Sb.

Žádný právní předpis však nestanovuje přesný počet hodin, jak dlouho může zaměstnanec u lékaře být. Proto se pojem nezbytně nutná doba vždy posuzuje individuálně a zaměstnavatel by měl poskytnout propustku k lékaři na takovou dobu, za kterou může zaměstnanec vyšetření stihnout, a to včetně cesty k lékaři nebo čekání na vyšetření.

Prioritně by měl tedy zaměstnanec plánovat návštěvu lékaře tak, aby do pracovní doby nezasahovala vůbec, zejména tehdy, když se jedná o předem známá vyšetření.

Pokud návštěva lékaře mimo pracovní dobu není možná, jsou stanoveny ještě další podmínky pro to, aby zaměstnanci byla poskytnuta náhrada mzdy za návštěvu lékaře.

Náhrada mzdy za pracovní volno náleží pouze tehdy, pokud vyšetření bylo provedeno ve zdravotnickém zařízení, které je ve smluvním vztahu se zdravotní pojišťovnou zaměstnance, a je nejblíže jeho bydlišti nebo pracovišti. Při návštěvě jiného zdravotnického zařízení platí nárok na náhradu mzdy pouze za takový časový interval, v jakém by trvala návštěva lékaře v nejbližším zdravotnickém zařízení.

Zaměstnavatele byste měli podle paragrafu 206 zákoníku práce o plánované návštěvě lékaře informovat s dostatečným předstihem, včetně zdůvodnění, proč se nemůže vyšetření uskutečnit mimo pracovní dobu.

V případě, že zaměstnanec potřebuje vyšetření u lékaře v pracovní době, pokud návštěva mimo pracovní dobu není jinak možná, jedná se podle paragrafu 190 zákoníku práce o důležitou osobní překážku v práci. Podle nařízení vlády č. 590/2006 Sb. mu v takovém případě náleží pracovní volno s náhradou mzdy či platu.

KRATŠÍ PRÁCE BEZ KRÁCENÍ MZDY JE DOHODNUTA V 77 PROCENTECH FIREM

Už více než tři čtvrtiny z 5500 společností a firem v Česku, kde o podmínkách vyjednávali odboráři a zaměstnavatelé, mají kratší pracovní dobu bez krácení mzdy. Odbory většinou prosazují zkrácení práce o půl hodiny denně z osmi na 7,5 hodiny. Argumentují tím, že Češi tráví v zaměstnání mnohem víc času než lidé v jiných vyspělých zemích.

Odboráři by rádi dosáhli zkrácení pracovní doby také ve zbývajících 23 procentech podniků s kolektivním vyjednáváním, ale změnu nyní prosazují do zákona, a to pro všechny. Osmihodinová pracovní doba je v Česku už sto let, uzákonilo ji krátce po svém vzniku v prosinci 1918 tehdejší Československo. Patřilo tak k pokrokovým státům. Ke zkrácení pracovní doby se může přiřadit také delší dovolená. Usilováno je o uzákonění pěti týdnů.

Zaměstnavatelé samozřejmě záměry odborů odmítají. Podle nich by zkrácení prácovní doby a delší dovolená v době nedostatku pracovních sil mohlo výrobu ještě víc ohrozit a zpomalit ekonomický růst. Je zajímavé, že, co u nás údajně nejde, u německých sousedů, jejichž kapitál je v ČR nejvíc zastoupen, je v průměru pětatřicetihodinový týden. A ekonomický růst to neohrozilo.

Zástupci odborů už dříve uvedli, že Česko má takovou délku pracovní doby, jaká byla ve vyspělých evropských zemích v 70. letech minulého století. Čeští pracovníci za rok odpracují v průměru přibližně o 400 hodin víc než jejich němečtí kolegové. Zatímco německý zaměstnanec měl na svém kontě 1363 hodin, jeho český kolega 1770. Za čtyři roky odpracuje český zaměstnanec o rok víc než německý, za kariéru je to o deset let víc. Je to fatální rozdíl. Lidé se pak cítí také mnohem víc unaveni. Tato problematika není nová, i my už jsme se jí na stránkách našeho magazínu několikrát věnovali.

Pokud jsou zaměstnanci na vedoucích místech workoholiky, neznamená to, že jejich pracovní tempo je možno vyžadovat po každém pracovníkovi. Workoholici jsou specifická skupina lidí, kteří jsou ochotni hazardovat se svým zdravím i rodinným životem. Na běžné zaměstnance to nelze přenášet.

Výrazně delší pracovní dobu nevyžadují většinou ani zaměstnavatelé, a to ani u manažerů.

NOVÉ PLÁNY PRO VÝPOČET STAROBNÍCH DŮCHODŮ

Podle nového plánu ministryně práce a sociálních věcí Maláčové by všichni senioři, kteří odpracovali potřebný počet let, měli nárok na zaručený minimální důchod hrazený ze státního rozpočtu.

Druhá složka důchodu by byla zásluhová a počítala by se každému zvlášť podle toho, kolik odvedl na sociálním pojištění. Zjednodušeně řečeno, čím víc by si člověk vydělal, tím vyšší by měl důchod.

Nový systém by měl pomoci s řešením situace, kdy důchodců přibývá rychleji než pracujících. Dnes se částka vybraná na sociálním pojištění rozděluje mezi všechny důchodce. Pokud peníze nestačí, vláda na důchody přidá z rozpočtu.

Aktuálně je důchodový systém v přebytku, ale v minulých letech, kdy v něm peníze chyběly, se to stejně dofinancovávalo z obecných daní. Nebylo to přehledné a bylo by dobré vnést do systému přehlednost a nový zdroj financování.

•

Otázkou je, zda se pro výpočet důchodů nakonec nevyužijí moderní vědecké metody, neboť jestli zemřeme či nikoliv do deseti let, určí nová krevní zkouška vyvinutá vědci z německého Institutu biologie a stárnutí Maxe Plancka v Kolíně nad Rýnem. Je prý velmi přesná.

Zatím je to fikce – ale kdo ví...

Připravila Bc. Renata Dousková

FIRMY CHTĚJÍ OMEZIT BENEFITY PRO SVÉ ZAMĚSTNANCE. JE DŮVODEM ZRUŠENÍ KARENČNÍ DOBY?

Zrušením karenční doby byl opět nastaven model, kdy nemocní pracující dostávají náhradu mzdy i za první tři dny pracovní neschopnosti. Tento stav bude mít pravděpodobně za následek omezení benefitů v jednotlivých firmách.

Z důvodu vyšší konkurence na trhu práce jsou benefity jako stravenky, příspěvek na penzijní pojištění, kondiční programy nebo rehabilitace téměř základní součástí nabídky benefitů ve firmách. Sick days poskytuje 23% firem v ČR a kolem 50% proplácí zaměstnancům tři dny volna ročně.

Zaměstnavatelé kritizují vládu, že od roku 2014 zvyšuje minimální mzdu, což firmám navyšuje mzdové náklady na zaměstnance.

Návrh na zvýšení minimální mzdy v roce 2020 je opět ve hře, otázkou zůstává schválení výše minimální mzdy. Nejen zvýšení minimální mzdy pro rok 2020 bude předmětem jednání tripartity a vlády ČR. Dalším závažným a rozporuplným bodem na jednání vlády je návrh ministerstva financí na zavedení „stravenkového“ paušálu od roku 2021.

Dalším bodem na jednání vlády, bude i návrh některých politických stran a odborů k uzákonění pěti týdnů dovolené. Hospodářská komora dle svých propočtů informuje, že pro podniky, kde tento benefit zatím neposkytují, představuje tento výdaj cca 35 miliard ročně. A znovuzavedení náhrady mzdy za první tři dny pracovní neschopnosti vyjde zaměstnavatele na 5 miliard Kč ročně, přestože stát jim na oplátku dal kompenzaci v podobě snížení odvodu na nemocenské pojištění ve výši 0,2 %. To znamená, že zaměstnavatelé odvádějí za zaměstnance místo 25 % jen 24,8 %.

Jak tedy budou firmy postupovat v době, kdy je nedostatek zaměstnanců na trhu?

BUDOU DOSTÁVAT STÁTNÍ ZAMĚSTNANCI ZVLÁŠTNÍ PŘÍPLATEK?

Podle návrhu MPSV na další období, by státní zaměstnanci mohli dostávat příplatek v rozmezí cca 500–1300 Kč za zvýšenou pracovní zátěž. Jde především o úředníky, kteří sepisují žádosti o invalidní, pozůstalostní důchod či mateřskou.

Jako odůvodnění požadavku předkladatel udává fakt, že státní zaměstnanec veřejné správy musí být schopen v krátkém časovém úseku rychlé reakce na širokou škálu dotazů, za emocionálně vypjaté situace. V tuto chvíli se dostávají do zvýšené míry neuropsychické zátěže, kterou musí řešit na profesionální úrovni. Zvláštní příplatek by se měl vztahovat cca na 1500 státních zaměstnanců.

Tento navrhovaný příplatek se nebude vztahovat na úřady práce, přestože i oni se velice často setkávají se agresivním chováním svých klientů, kdy se jedná o kopání do židlí, práskání dveřmi nebo slovní urážky od klientů. Ne všichni zaměstnanci tento stres na pracovišti zvládají, a proto volí variantu výpovědi z pracovního poměru. Přičemž nutno podotknout, že za napadení úředníka hrozí pokuta i vězení.

Nutno podotknout, že na příplatek za práci se zvýšenou mírou neuropsychické zátěže nebo ohrožení na zdraví mají nárok učitelé, horníci, potápěči, záchranáři…

Milan Sedlák, PhDr. Libor Poláček

Železnice musí být bezpečná, ale i kapacitní a prostorná!

Už dlouho – relativně – jsme se nezmínili o robotech, především tedy o robotizaci železnice, neboť činnost společností sdružených v Odborém sdružení železničářů je přímo od její akceschopnosti odvislá.

Roboti jsou neustále kolem nás, i když už je pomalu začínáme nevnímat. Dotknou se nás však na velmi citlivém místě, až nás začnou obírat o práci. Pak si ovšem musíme na nich začít hledat to pozitivnější. Nejenže převezmou řadu nudných stereotypních výkonů, ale především také těžkých a nebezpečných prací. Jejich činnost, a to už jsme zmiňovali v dřívějších zamyšleních, budeme mít kreativnější možnost trávení volného času se svými blízkými a přáteli.

Pro roboty hovoří především to, že jsou spolehlivější a levnější (nestěžují si jako odboráři!?! – otazník je tu záměrně, neboť nesmíme zapomenout na jejich neustále rotoucí inteligenci, o které nevíme, co vše pozitivního i negativního přinese). Hovoří pro ně rovněž historický vývoj, neboť technologický pokrok je nezastavitelný a my bychom ho měli přijímat kladně.

Jak už jsme se zmínili, ne všechno je růžové, ne na všechno je možno se dívat růžovými brýlemi. Tak se tedy zaměřme také na negativa.

Jako velmi závažné se jeví, že spousta lidí přijde o práci – a co to znamená pro život už můžeme vidět nejen z minulosti, ale bohužel i ze současnosti. A to propouštění není až tak masové. V řadě případů jejich strojový přístup může mít negativní projevy, chybí jim lidský přístup. A v neposlední řadě neznamená strojový, chladný, nezaujatý přístup, že se jejich činnost nevyhne chybám, závadám, nedostatkům...

To všechno jsou aspekty, které je třeba brát v úvahu. Položme si tedy otázku, jak se umělá inteligence promítne do chodu kolejové dopravy. Proto jsem pověřil svého novinářského kolegu PhDr. Libora Poláčka, aby na toto téma pohovořil s gerálním ředitelem společnosti AŽD Praha Ing. Zdeňkem Chrdlem, MBA, neboť právě tato společnost již s umělou inteligencí především na železnici experimentuje. Rozhovor najdete v časopisu Nová železniční technika č. 5/2019.

S umělou inteligencí, a to i v digitální podobě, se rovněž setkali návštěvníci tradičního říjnového Mezinárodního strojírenského veletrhu v Brně. Veletrh podrobně předvedl, jak významnou roli v průmyslu, v dopravě, ve zdravotnictví a vůbec v našem životě sehrají a v mnoha případech už sehrávají roboti.

Foto Jan Buchta

Dopravní muzeum v Rajeckých Teplicích

Dne 28. srpna 2019 proběhlo na Slovensku setkání předsedy SR NOK Martina Vavrečky s ředitelem Dopravního muzea Rajecké Teplice Mgr. Peterem Šimkom, PhD. NOK tak navazuje na tradiční spolupráci v oblasti „Železniční nostalgie" na Slovensku s Považským muzeem v Žilině a Dopravním muzeem v Rajeckých Teplicích. U příležitosti tohoto setkání předseda správní rady Nadace Okřídlené kolo Martin Vavrečka a člen SR NOK Kurt Mužík předali model parního motorového vozu Komárek M 124.001. V současnosti je tento vůz majetkem Národně technického muzea a patří k nejvýznamější realizovaným projektům nadace (NOK).

Národní technické muzeum v Praze

Dne 2. října 2019 bylo v Národním technickém muzeu v Praze podepsáno generálním ředitelem muzea Mgr. Karlem Ksandrem a předsedou správní rady Nadace Okřídlené kolo (NOK) a současně místopředsedou OSŽ Martinem Vavrečkou Memorandum, na základě kterého se dohodli na prohloubení vzájemné partnerské spolupráce v oblasti získávání finančních zdrojů na zajištění oprav historických kolejových vozidel ve vlastnictví NTM, například na dokončení renovace interiéru přípojného vozu Ca 4-5086 z roku 1931, k čemuž muzeum od nadace převzalo šek v hodnotě sto tisíc korun. Memorandum svým podpisem stvrdili také ředitel Železničního muzea NTM Mgr. Michal Novotný, PhD., a ředitel Nadace Okřídlené kolo Zdeněk Vysloužil.

Slavnostní akt osobní účastí podpořili členové správní a dozorčí rady Nadace Okřídlené kolo a zástupci partnerů – za Ministerstvo kultury ČR náměstek ministra kultury Ing. Jiří Vzientek, senátor Miroslav Adámek, místopředseda NOK Ing. Petr Tauber za SŽDC a Ing. Rostislav Novák za ČD. Radu seniorů OSŽ zastupoval její předseda Kurt Mužík, který je také členem správní rady Nadace Okřídlené kolo.

Bc. Renata Dousková, Miroslav Novotný

Přetahování lidí způsobuje firmám potíže

Takové důsledky může vyvolat příchod nových zaměstnanců, které k sobě firmy přetáhnou za vyšší plat

Ani získání nových zaměstnanců na současném napjatém trhu práce nemusí být pro společnost výhrou. Vyšší platy nováčků mohou totiž ve firmě způsobit napětí a odchody stávajících pracovníků. Nastávají situace, kdy se kvůli vyšším nástupním mzdám nových zaměstnanců rozhodlo více stávajících pracovníků odejít. Byli to lidé s dlouholetou praxí v té které firmě. V současnosti, kdy se nezaměstnanost pohybuje na rekordně nízkých úrovních, se firmy snaží získat pracovníky i za cenu výrazného zvýšení mzdy a přetahování zaměstnanců. Pokud však informace o příjmech nových posil, které jsou vyšší, než je ve firmě zvykem, prosáknou mezi dosavadní pracovníky, vyvolá to napětí. Kromě odchodů se také zvyšuje tlak kmenových zaměstnanců na růst mezd. Vedení společností se snaží těmto situacím předcházet, protože odchody zkušených zaměstnanců představují ztrátu znalostí a zkušeností. Mnoho firem si proto dává za cíl dorovnání mezd stávajících zaměstnanců.

Není to však jediný problém, který vytváří rozžhavený pracovní trh. V některých regionech můžeme hovořit o turistice za náborovým příspěvkem. Lidé zůstanou po dobu tří měsíců, dají si vyplatit náborový bonus a odejdou. Náborový příspěvek za nastoupení do práce nabízejí společnosti, aby přilákaly nové uchazeče. Firmy bojují o zaměstnance, protože loni klesla nezaměstnanost na nejnižší úroveň od poloviny devadesátých let. Oproti minulosti se tak situace výrazně změnila. Přímé oslovení se používalo výhradně na posty top managementu, kde se jedná o strategické pozice. V současné době je nedostatek pracovních sil napříč obory a úrovněmi.

M.N.

Ilustrační foto: Jan Buchta

Na lukrativních pozemcích Českých drah bude stavět i Penta

Nákladové nádraží Žižkov patří mezi největší rozvojová území v širším centru Prahy. Mohlo by na něm vzniknout přibližně deset tisíc bytů. O pozemky se tu dělí developeři Luděk Sekyra a Central Group Dušana Kunovského. Nově do areálu vstupuje skupina Penta Investments.

Penta považuje za vhodné, aby pozemky sloužily hlavně k bydlení. Připravuje výstavbu přibližně 500 bytů podél ulic Malešická a K Červenému dvoru. Náklady na projekt jsou odhadovány na dvě miliardy korun. Parcely vlastní České dráhy, v dlouhodobém pronájmu je má ale firma RailReal, v níž mají vedle drah podíl společnosti Sudop a nyní také Penta. Dohoda je taková, že České dráhy firmě RailReal pozemky prodají poté, co Penta získá pro projekt územní rozhodnutí a stavební povolení. Na pozemcích dnes stojí stavby různých provozoven a jejich okolí je neupravené. České dráhy plánují budovy po jejich vyklizení zbourat a dokončit scelení celého území, tím výrazně zvýšit cenu pozemků.

Podobně mají České dráhy nastavenu spolupráci s developerem Sekyra Group na jiné části nákladového nádraží Žižkov a rovněž v areálu Smíchovského nádraží. Na těchto nevyužívaných pozemcích plánuje Sekyra Group postupně stavět nové čtvrti.

Pentě se zase osvědčila spolupráce se Sudopem na drážních pozemcích u hlavního a u Masarykova nádraží v Praze. Rozvoj areálu nákladového nádraží Žižkov už léta brzdí stavební uzávěra. Penta to vidí optimisticky. První domy na brownfieldu by se mohly začít stavět v roce 2021.

M.N.

První podvodní rychlotrať v Číně

Studii proveditelnosti unikátní vysokorychlostní tratě Jung-Čou definitivně schválily pekingské úřady. Čína dnes patří k železničním velmocím, ale plánovaná rychlodráha bude vůbec první a částečně pod vodou. Šestnáctikilometrový úsek bude součástí více jak sedmdesátikilometrové tratě, která má zásadním způsobem zrychlit dopravní spojení mezi největším nákladním přístavem světa jižně od Šanghaje se souostrovím Čou-šan.

Nyní zabere cesta mezi přístavem Ning-po a souostrovím Čou-šan dvě a půl hodiny autem, nová dráha má destinace spojit za pouhých osmdesát minut. Vlaky se zde budou prohánět maximální rychlostí 250 kilometrů za hodinu.

První plány stavby se ve vládních dopravních plánech objevily prvně v roce 2005, díky povolením úřadů mohou Číňané zahájit stavbu v příštím roce. S dokončením projektu, jehož náklady převyšují osmdesát miliard korun, se počítá na rok 2025.

Jedná se o strategickou oblast z pohledu byznysu. Přístavem v Ning-po totiž ročně projde vůbec největší množství nákladu ze všech přístavů světa.

V současnosti představuje nejdelší podvodní železniční tunel 39 kilometrů dlouhý úsek Eurotunelu. Rychlovlaky zde projíždějí v hloubce zhruba čtyřiceti metrů, v nejnižším místě je to až 75 metrů.

M.N.

Německé vrtačky dobývají Čínu

Berlínu se vyplatila podpora na místě

Německý vstup do Číny prostřednictvím vrtaček Bosch, automobilů Mercedes-Benz a turbín Siemens udělal v posledních letech z asijské země největšího německého obchodního partnera. Celkový obchod mezi těmito státy dosáhl v loňském roce 179 miliard dolarů.

Zvláštní status Německo potvrdilo, když chemická společnost BASF oznámila investici deseti miliard dolarů do závodu v provincii Kuang-tung. Jde o první velké výrobní středisko v zemi, které vlastní zahraniční chemička. Německo v Číně ale nesází jen na velké firmy. Příkladem může být společnost Delo, která vyrábí lepidla. Jednalo se o vyvrcholení čtrnáctiletého snažení a vývoje v této drobné bavorské firmě. Skutečnost, že malá společnost Delo se 750 zaměstnanci a ročními příjmy 184 milionů dolarů může uspět ve vysoce regulovaném prostředí a složité čínské ekonomice, ukazuje, jak úspěšně Německo otevřelo trh. Německé společnosti v Číně podporují instituce jako je například Centrum průmyslu a obchodu v Šanghaji, které poskytuje platformu pro malé německé vývozce. Podobné služby nabízí také centra v Pekingu. Střediska financovaná německými státní bankami se nyní starají asi o tři stovky společností. Starají se o všechny typy firem od malých až po střední podniky jako jsou např. výrobce sluchátek Sennheiser, pivovar Bitburger nebo Bayern Mnichov.

Německé firmy chtějí mít v zahraničí záchrannou síť. Střediska jsou podle něj přitažlivá pro německé firmy, Sommer aktuálně chystá otevření až deseti nových středisek, která pomůžou německým firmám s rozšířením do jejich druhých a třetích čínských měst.

M.N.

Připravil Miroslav Novotný

CO JE MYŠLENO STAVBOU RODINNÉHO DOMU?

Stavbou rodinného domu se myslí stavba pro bydlení, ve které více než polovina podlahové plochy odpovídá požadavkům na trvalé rodinné bydlení a je k tomu účelu určena. Rodinný dům může mít nejvýše tři samostatné byty, nejvýše dvě nadzemní podlaží a jedno podzemní podlaží a podkroví.

Správný poměr podlahových ploch u rodinného domu se určí jako podíl plochy místností a prostorů určených pro bydlení a ploch a prostorů, které neodpovídají požadavkům na trvalé bydlení (dílna, kancelář, garáž). Poměr podlahových ploch se stanoví v procentech. Pro určení zda se jedná o rodinný dům je podstatné vymezení podlahové plochy odpovídající požadavkům na trvalé bydlení. Pro stanovení správného poměru je třeba znát podlahovou plochu místností a prostorů. Podlahovou plochou u rodinného domu se rozumí vnitřní nášlapná plocha mezi lícními konstrukcemi stěn v půdorysném průmětu domu.

BYTY V PRAZE JSOU V POMĚRU KE MZDĚ NEJDRAŽŠÍ VE STŘEDNÍ EVROPĚ. DRAŽŠÍ NEŽ V BERLÍNĚ

Průměrná cena bytu v centru Prahy se blíží cenám v Berlíně. Metr čtvereční v této lokalitě je naopak výrazně dražší než v Bratislavě či Varšavě. Nejdražší byty z porovnávaných středoevropských metropolí jsou v Mnichově. Při přepočtu na průměrnou čistou mzdu jsou ale byty v Praze ještě dražší než v bavorské metropoli

Za metr čtvereční v Praze dá Pražan 124 098 korun. To přitom představuje 419 procent průměrné čisté mzdy. Z hlediska absolutní částky je z deseti porovnávaných středoevropských metropolí nejdražší Mnichov (256 339 korun).

Ten však při přepočtu na průměrnou mzdu zůstává daleko za Prahou. V absolutních číslech zůstává před Prahou ještě Frankfurt nad Mohanem (164 661 Kč), Vídeň 161 391 (161 391 Kč) a Berlín (148 647 Kč).

I když je hlavní město Německa často uváděno jako příklad města s extrémně vysokými cenami bydlení, na metr čtvereční v centru průměrnému Berlíňanovi stačí 272 procent čisté mzdy.

Nejen tedy, že se ceny pražských nemovitostí blíží těm berlínským, ale při přepočtu na čistou mzdu jsou pražské byty výrazně dražší. Hůře než Berlíňan je na tom v tomto ohledu i Vídeňan (327 %), Varšavan (295 %), nebo Bratislavan (292 %) .

Levné byty nejsou ani mimo centrum

Pokud jde o ceny bytů mimo centrum, v Praze stojí metr čtvereční v průměru 81 132 korun. V Berlíně mimo centrum vyjde metr čtvereční na 99 033 korun a v Bratislavě na 53 367.

V moravské metropoli Brně vyjde byt v centru na 65 700 korun za metr čtvereční. Mimo centrum přijde metr čtvereční brněnského bytu na 50 152 korun. Zajímavé je, že zatímco byty v centru Varšavy jsou dražší než v centru Brna, u bytů mimo centrum je tomu naopak. V polském hlavním městě vyjde metr čtvereční mimo centrum na 48 268, v centru na 73 604 korun.

V cenách nájmů také vede Mnichov

I v cenách nájmů vévodí Mnichov. Menší jednopokojový byt v centru Mnichova vyjde na 29 356 korun měsíčně, větší třípokojový byt mimo centrum na 41 996 korun. Malý byt v centru Frankfurtu vyjde měsíčně na 24 352 korun a větší byt mimo centrum na 32 881 korun.

Berlíňané zaplatí v menším bytě v centru za nájem 22 055 korun a za třípokojový mimo centrum 29 479 korun. Ve Vídni takové byty vyjdou na 21 838, respektive 29 960 korun. Pražské nájmy jsou o něco nižší než v západních metropolích, ale jsou o poznání dražší než ve Varšavě, Bratislavě či Brně.

Menší byt v centru Prahy vyjde na 18 370 korun, větší byt mimo centrum na 22 157. V Bratislavě jde o 15 328, respektive 17 909 korun. V Brně pak o 13 156 a 17 720 korun.

Za energie a další poplatky Pražané v průměru zaplatí 4286 korun, což představuje 14,45 procenta jejich průměrné čisté mzdy. Berlíňany poplatky vyjdou na 6259 korun, tedy 11,5 procenta měsíčního příjmu.

V Mnichově jde o 6088 korun, což je zhruba 8,9 procenta čisté mzdy. Vídeňané platí dokonce i v absolutních číslech méně než Pražané – 3658 korun. To jsou 7,4 procenta čisté měsíční mzdy.

Čistá měsíční mzda
(v přepočtu na Kč)

Wroclaw	20 378
Krakov	21 453
Varšava	24 612
Brno	25 432
Bratislava	25 716
Praha	29 794
Vídeň	49 290
Berlín	54 476
Frankfurt	64 463
Mnichov	68 300

Zdroj: *Numbeo.com*

Připravili Milan Sedlák, Ing. Eva Gregorová, Ing. Marcela Habarová

TATRANSKÁ ZUBAČKA

Na skok k sousedům se vypravíme na Slovensko. O tom jaká motorová vozidla nás dopraví ze slovenské stanice Štrba na Štrbské Pleso nás v rámečku o něco níže informuje Miroslav Novotný. Ale ti, co tuto lokalitu už důvěrně znají, nebo zde bohužel dosud nebyli, se rádi seznámí nejen s historií, především však s novinkami, které se při modernizavci této trati chystají a v podstatě už také rovněž realizují. Průvodkyněmi nám budou inženýrky Eva Gregorová a Marcela Habarová ze společnosti SUDOP Košice s dobrozdáním Ing. Miroslava Bartko, přednosty ŽSR Oblastného riaditeľstva Košice, Sekcie železničných tratí a stavieb.

...i jako sněžný pluh

Miroslav Novotný

JEDNOTKY A LOKOMOTIVA PRO ZUBAČKU NA ŠTRBSKÉ PLESO

Ozubnicová železnice ze Štrby na Štrbské Pleso získá nová vozidla. Podpisem smlouvy získala společnost Stadler Rail kontrakt na nové speciální elektrické jednotky, které v roce 2022 dodá Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK).

Stadler dodá pět nízkopodlažních úzkorozchodných elektrických jednotek pro provoz na ozubnicové železnici. Koncept GTW – jednotek s pohonem uloženým v motorovém díle jednotky, se kterým má ZSSK zkušenosti, již provozuje na jiných tratích kolem Vysokých Tater. Podobný model je již v provozu ve Francii a Švýcarsku. Vlaky nabídnou 91 sedaček. Do výbavy budou patřit klimatizace, wifi a informační systém. Kabina strojvedoucího bude klimatizovaná. Součástí zakázky jsou také duální lokomotivy s elektrickým i dieselovým pohonem. Budou v provozu na zubačce a na ostatních úzkorozchodných tratích Tatranských elektrických železnic (TEŽ). Motor splňuje emisní standard EURO-IIIB. Lokomotivu, kterou lze ovládat na dálku, bude v zimě možné využít jako sněžný pluh.

V súčasnosti sa na území Slovenska nachádzajú dve ozubnicové železničné trate. Prvou je železničná trať Pohronská Polhora–Tisovec, ktorá je normálneho rozchodu, z časti je vybavená ozubnicovým hrebeňom a jej prevádzka začala v roku 1896. Druhou, známejšou ozubnicovou železničnou traťou, je ozubnicová železnica Štrba–Štrbské Pleso, ktorá je rozchodu 1000 mm. V sieti ŽSR má táto trať označenie č. 182, pričom na tejto trati sa nachádza jedna zastávka Tatranský Lieskovec.

Existujúca ozubnicová trať je v prevádzke od 12. februára 1969, t.j. takmer 50 rokov. Za tento čas sa trať štandardne udržuje, žiadne väčšie rekonštrukcie neboli doteraz realizované.

Na prelome rokov 2017 a 2018 spracoval SUDOP Košice projektovú dokumentáciu na stavbu Rekonštrukcia ozubnice Štrba–Štrbské Pleso na stupni projektu pre stavebné povolenie, avšak s podrobnosťami projektu pre realizáciu.

Návrh smerového vedenia sa maximálne približuje návrhu trate z roku 1969, a to z dôvodu minimalizácie stavebných zásahov. Priame úseky a oblúky sú navrhnuté takým spôsobom, aby boli vedené pokiaľ možno stredom existujúceho telesa, osou mostov, medzi dláždenými priekopami a múrmi, aby nebolo potrebné do nich zasahovať. Výškovým návrhom vedenia nivelety sa tiež dá zlepšiť prispôsobenie novej trate k existujúcemu telesu.

Rekonštrukcia ozubnicovej železnice so sebou prináša nové otázky a úlohy vyplývajúce zo špecifikácie a jedinečnosti tejto trate v prevádzke ŽSR. Trať je jednokoľajná, jedinou zastávkou ostáva Tatranský Lieskovec. Na dĺžke 4,75 km sú tri železničné mosty a jeden cestný nadjazd. Priecestie sa na trati nenachádza, sú navrhnuté štyry priechody pre peších, a síce dva na trati, jeden v zastávke Lieskovec a jeden v hornej koncovej stanici Štrbské Pleso.

Ozubnicová trať je navrhovaná na priechodový profil TEŽ 1000 z dôvodu kompatibility oboch tratí, a to Ozubnicovej železnice (OŽ) a Tatranských elektrických železníc (TEŽ).

Čo sa týka konštrukcie železničného spodku, na základe výsledkov geotechnického prieskumu je navrhnutá jeho sanácia. Je riešené odvodnenie koľají i výhybiek a predmetom stavby bude i rekonštrukcia jestvujúcich múrov a vybudovanie zábran proti padaniu skál.

Zaujímavá je otázka realizácie stavby. Ozubnicová železnica sa nachádza v národnom parku s nedostatočným prístupom k miestu stavby. V časti trate sú existujúce lesné cesty pozdĺž trate, na iných úsekoch bude možné dostať sa na miesto stavby jedine po telese OŽ.

Ozubnicová železničná trať Štrba–Štrbské Pleso je neodmysliteľnou súčasťou regiónu Vysoké Tatry ako vstupná brána k turistickým cieľom návštevníkov. Rekonštrukciou OŽ sa zabezpečí jej prevádzkyschopnosť na ďalšie desaťročia, a to so splnením európskych štandardov moderného cestovania.

Současná vlaková jednotka

Nová vlaková jednotka

MUDr. Gabriela Ritterová

Vážení přátele,

v následujících odstavcích Vám chci přiblížit a vysvětlit onkologická onemocnění, která pana Karla Gotta sužovala a stála, to nejcennější co člověk má, život.

Lymfom – maligní, zhoubný nádor mízních uzlin. **Dělí** se na Hodgkinův lymfom a na Non-Hodgkinův lymfom (NHL). Hodgkinův lymfom - maligní lymfogranulom, nemoc začíná v mízních uzlinách a šíří se po celém těle. NHL jsou všechny typy lymfomů mimo výše zmíněného Hodgkinovho lymfomu. NHL je více než 40 různých druhů a nejčastěji se objevuje Burkittův lymfom.

Non-Hodgkinův lymfom (NHL) je zhoubné nádorové onemocnění, vzniká v buňkách imunitního systému. Hlavní úlohou imunitního systému je boj s infekcí. Součástí imunitního systému je lymfatický systém, tvořený *lymfatickými cévami, ty tvoří sítě rozvětvující se do všech tkání lidského těla. *Lymfy, tekutiny, proudící v lymfatických cévách. Lymfa obsahuje bílé krvinky, hlavně lymfocyty, rozlišujeme je podle původu na B- a T-lymfocyty. *Lymfatické uzliny jsou spojené lymfatickými cévami do malé, okrouhlé tkáňové masy. Lymfatické uzliny se nachází na krku, v podpaží, v hrudníku, břiše a tříslech. V uzlinách se nachází různé buňky imunitního systému. Úkolem je rozpoznávat a odstraňovat bakterie, i jiné mikroorganizmy a cizorodé látky, které se dostanou do organizmu. Další části lymfatického systému jsou *krční a *nosní mandle, *dětská žláza (thymus, brzlík), *slezina. Lymfatický systém se nachází i v kůži, v sliznici střeva a dýchacích cest. Protože lymfatická tkáň se nachází v mnohých částech těla, non-Hodgkinův lymfom může vzniknout kdekoliv v těle. **Nejčastěji postihuje lymfatické uzliny (LU).** Non-Hodgkinův lymfom vzniká abnormálním zmnožením lymfocytů. Tyto abnormální lymfocyty se rozmnožují bez ohledu na potřeby organizmu, mají schopnost se nekontrolovatelně množit a nejsou schopné chránit organizmus před infekcí či jinými nemocemi. Nahromaděním těchto abnormálních nádorových buněk vzniká masa, nádor (tumor). Na zjištění rozšíření nádoru máme různá vyšetření, pomocí kterých můžeme zjistit rozsah onemocnění a stanovit klinické stádium.

Klinické příznaky. Hlavním projevem je zduření lymfatických uzlin v podpaží, krčních, tříselných, nitrobřišních LU. Horečka, pocení, hubnutí. Příznaky vznikající z tlaku zvětšených uzlin na některé orgány např. žloutenka při stlačení žlučovodu.

Diagnostika se skládá z laboratorního a histologického vyšetření, RTG snímku, ultrazvuku, CT, MR, vyšetření mozkomíšního moku kvůli metastáze a ECHO srdce.

Terapie je zahájena okamžitě a skládá se z intenzivní chemoterapie, cytostatika preventivně aplikování do páteřního kanálu kvůli možnosti metastáz a ozařování konkrétního postiženého místa.

Chirurgická léčba nebývá obvyklá, lymfatické uzliny se špatně lokalizují.

Prognóza se u všech typů NHL pohybuje kolem 70–85 % úspěšného vyléčení bez trvalých následků, pokud dojde do jednoho roku k recidivě, je prognóza ovšem velmi špatná.

Prevence. Jakmile zjistíte, že ztrácíte na váze a máte zvětšené uzliny, navštivte lékaře k možnému vyšetření. Čím dříve se na problém přijde, tím lepší a kratší je doba léčby. NHL má příznivé prognózy na vyléčení v I. a II. stádiu.

Akutní myeloidní, myeloblastová leukémie – AML.

Leukémie je nádorové onemocnění krvetvorby, začínající v kostní dřeni. Kostní dřeň, hovorově „morek", je tkáň, která vyplňuje dutinu uprostřed kostí. Je to továrna na výrobu krevních buněk. Mezi krevní buňky řadíme: *bílé krvinky (leukocyty) – zabezpečují obranu organizmu proti infekcím, *červené krvinky (erytrocyty) - zajišťující rozvoz kyslíku v organizmu, *krevní destičky (trombocyty) – napomáhají srážení krve a chrání organizmus před vykrvácením.

Při leukémii dochází k nadměrné tvorbě nezralých bílých krvinek. Jejich nadprodukce utlačí tvorbu červených krvinek i krevních destiček. Tento proces vzniká náhle a vyžaduje rychlý medicínsky zásah. Leukémie se dělí podle průběhu onemocnění na akutní a chronickou.

Hlavní příčina – není známa. Předpokládá se, že vzniká v důsledku poškození nebo změny v DNA v kmenových buňkách krvetvorby. Víme, že leukémie není infekční ani genetické onemocnění, není způsobená jídlem ani pitím, neexistuje způsob jak se chránit (preventivní opatření).

Faktory, spojené s rizikem vzniku: vystavení vysoké dávce radiace, osoby s Dawnovým syndromem, léčba chemoterapií nebo radioterapií. V mnoha případech nemají nemocní s leukémií žádný z výše jmenovaných rizikových faktorů.

Dělení – dva základní podtypy leukémie: *akutní myeloblastová leukémie AML, nejčastěji se vyskytuje u dospělých. Výskyt stoupá s věkem (1/3 případů se objeví po šedesátém roku, častěji u mužů než u žen), *akutní lymfoblastová leukémie ALL, vyskytuje se hlavně u dětí, ale i u velmi starých lidí.

Akutní myeloblastová (myeloidní) leukémie (AML) je rakovina krve a kostní dřeně. Postihuje skupinu bílých krvinek. V kostní dřeni se myeloidní buňky normálně vyvíjejí do jednotlivých typů zralých krvinek, bíle krvinky, červené krvinky a krevní destičky. AML je zhoubné nádorové onemocnění kostní dřeně způsobené abnormálním a nekontrolovatelným zmnožením nezralých bílých krvinek (blasty nebo myeloblasty). Leukemické buňky (blasty) jsou nezralé a neplní svojí normální funkci. Tyto buňky vznikají v kostní dřeni, postupně se zmnoží a potlačují normální krvetvorbu, pronikají do krevního oběhu a infiltrují různé orgány a struktury v těle (kůže, dásně, mozkomíšní obaly, játra, slezina, lymfatické uzliny). Bez účinné léčby stav člověka končí fatálně do několika dní až měsíců.

Klinické příznaky. Počáteční příznaky jsou nespecifické a podobné příznakům chřipky nebo jiné běžné onemocnění (slabost, malátnost, únava, pocení, horečka, nechutenství, hubnutí). Později dojde k nahromadění leukemických buněk v kostní dřeni. Kostní dřeň není dále schopná tvořit dostatečné množství normálních krvinek a rovnováha krvetvorby je porušena. Nedostatek červených krvinek způsobí chudokrevnost (únava, celková slabost, dušnost). Pokles bílých krvinek vede k poruše imunity (časté infekci). Snížení destiček má za následek zvýšené krvácení (modřiny, krvácení z nosu a dásní). Klinické projevy se objevují náhle a rychle se zhoršují.

Diagnostika. Pacienti se necítí dobře, proto navštíví lékaře. Diagnostika AML může byť i náhodná (preventivní prohlídka, předoperační vyšetření). Základem je vyšetření krevního obrazu, bílých krvinek a diferenciálu – rozpočtu bílých krvinek. Punkce kostní dřeně. Krevní testy odhalí přítomnost nezralých bílých krvinek (blasty), snížený počet krevních destiček (trombocytopenie) a červených krvinek (anemie). Vyšetření kostní dřeně (primární místo vzniku onemocnění) z bederní kosti.

Léčba. Předpokladem úspěšné léčby je včasná diagnostika. Léčba každého pacienta je „šitá" na míru, na vysocespecializovaném hematologickém pracovišti, které má s léčbou tohoto onemocnění zkušenosti. Chemoterapie, podpůrná léčba, v indikovaných případech transplantace kostní dřeně. Léčba vychází: a) z typu leukémie, b) z anamnézy a věku pacienta (pro jaké nemoci se léčí) a problémy, které nemoc působí (krvácení, infekční komplikace), c) z výsledků vyšetření. **Hlavním cílem léčby je navození remise.** Přibližně 3 ze 4 pacientů jí dosáhnou.

Kurativní léčba: má dvě fáze: 1. Indukční chemoterapie. Cílem je maximální snížení počtu leukemických buněk a obnovení normální krvetvorby (tzv. remise). Kompletní remise je úprava krevního obrazu (vzestup počtu normálních krvinek) a počet blastů v kostní dřeni pod 5%. 2. Konsolidační léčba (postremisní léčba). Cílem je zničení zbylých leukemických buněk a zabránit návratu nemoci. U pacientů s vysokým rizikem je po konsolidačním cyklu plánovaná transplantace krvetvorných kmenových buněk.

Paliativní léčba: u pacientů, kde celkový stav, věk, nemocnost nebo osobní preference nedovolí zvolit kurativní léčbu.

Podporná léčba je léčba anémie a krvácivých komplikací, prevence a léčba infekcí, nevolnosti a zvracení a speciální ošetřovatelská péče.

Bezpečná strava, speciální dieta – nízkobakteriální, dekontaminovaná. Je určená v období útlumu kostní dřeně, snížená obranyschopnost imunitního systému po chemoterapii, ozařování a po transplantaci krvetvorných buněk. Vhodné jsou potraviny konzervované, vakuově balené, tepelně zpracované, sterilizované, termizované, pasterizované, hluboko zmrazené a potraviny s dlouhou trvanlivostí, jídlo prošlo bodem varu. Vyhýbat se čerstvému a neloupanému ovoci a zelenině a jídlu s aktivními živými kulturami (jogurty, probiotické potraviny).

Život pacientů s leukémií nebo jinou rakovinou je těžký, je to boj o každý nový den. Nesmíme ztrácet naději, úsměv, chuť žít, vůli, pozitivní myšlení, rodinné zázemí, to všechno má na celkový průběh léčby velmi účinný vliv.

Připravil Miroslav Gloss

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

...a dál do Švýcarska LUZERN, ST. MORITZ, LOCARNO...

Díky Jirkovi a Daně jsem dost poznal krajinu a zajímavá místa. Ovšem měl jsem ve Švýcarsku i sestřenici Karličku a bratrance Pepu. Karlička bydlila s Otou – manželem, kterému jsme důvěrně říkal „bratran", v malebném městečku kousek od Bodamského jezera v Amriswilu. Ovšem nyní se ještě věnuji trošku cestování s kamarádem Jirkou. Měli VW a říkali mu „bulík". Bylo to obytné auto, kam jsme se vtěsnali všichni a udělali pár krásných výletů.

Vyrazili jsme ve čtvrtek odpoledne na jeden super výlet. Stále jej mám před sebou. Z Zürichu jsme jeli na Luzern, který jsme si prohlédli a pokračovali Bronigpass, Grimselppass, Furkappass – zde jsem navštívil Ronský ledovec, který je největší v Evropě. V červenci a byla zde ještě síla sněhu.

Přijeli jsme do Andermatu, kde jsme pojedli v restauraci a vyrazili jsme na Gothard – kde jsem chvíli byl u jezera a u pomníku letce. Následoval Oberalppass, Disentis, Bonadus, Chur,Landguard, David – zde jsem navštívil olympijský stadion a zabruslil si. Pokračovalo se přes SUCHS,SCUOL do Samnaun.

Samnaun je poměrně malá horská vesnice na 550 km² rozkládající se na území Rakouska (Tyrolsko) a Švýcarska. Tvoří geologický předěl mezi Severními vápencovými Alpami a Centrálními krystalickými Alpami. V Rakousku se pohoří představuje jako jeden dlouhý hřeben, ležící západně od řeky Inn. Samnaun je bezcelní zóna s volným přístupem. Proto jsme zde nakoupili nějaké potraviny na cestu, za polovinu benzín a já koupil nějaké dárky pro holky a ženě tuhou voňavku v niklovaném otvíracím jablku od firmy Charlie. Luxusní parfém.

Po nákupech v bezcelním pásmu jsme se opět vydali na cestu přes Zernes do St. Moritz. Opět prohlídka, posezení u jezera, ale tady byl trošku problém, protože při návštěvě obchodního domu, se dostala malému Danovi noha do eskalátoru. Ošetření. Nic vážného, ale dostal boty gratis. Vydali jsme se přes Albulappass starou cestou, která je průjezdná v roce pouze ve třech měsících k Tiefencastl, kde jsme opět přenocovali a potom přes Thusis na St. Bernardino – opět s přestávkou a přes Belinzonu do Ascony a údolí Valle Magiia a potom do Locarna a údolím Valle Verzasca. V údolí je velká klínová přehrada.

V tom ke mně přišel takový starší zajímavý člověk. Začal mluvit italsky, francouzsky, německy a já na to česky," Mně se splnil sen a ty se do mě strefuješ různými jazyky. Já ti stejně nerozumím." A na to on, že umí česky, že má rád Prahu. Byl tam sice pouze dvakrát, a to vždy si vybrat manželku. Představil se Bulova. No a pozval mě k sobě do zimní zahrady. Vyptával se na kde co. Co je u nás nového apod. Potom z ničeho nic se zeptal a co dělá Bulovka? Shoda? Nevím a nevyptával jsem se. Popíjel jsem ledovou limonádu v zimní zahradě pod tropickými rostlinami.

Mezi špičku v oblasti nejen náramkových hodinek patří léta značka Bulova, která je v rámci koncernu Citizen vůbec největším výrobcem hodinek na světě. Tato značka má pro nás Čechy zajímavou tradici. Založena byla totiž v roce 1875 českým rodákem Josefem Bulovou, který emigroval do Spojených států amerických ve věku devatenácti let. V dů-

sledku úspěchu spojeného s velkou poptávkou po jeho hodinkách otevřel v roce 1912 svou první továrnu na sériovou výrobu hodinek ve Švýcarsku.

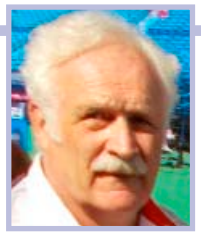
Celosvětově se pak značka Bulova proslavila zejména díky svému zapojení do vesmírného programu USA, kde soupeřila se společností Omega. Celá desetiletí byly měřící přístroje Bulova součástí NASA. Nedávnou událostí se stalo vydání nové limitované edice hodinek Bulova Accutron, která jako první získala certifikát k použití jako referenční časomíra u amerických železničářů.

Tak pan Bulova, což byl pravnuk zakladatele firmy, mi sdělil, že firmu daroval státu a že žije z doživotní renty. V podstatě je důchodce a užívá si života na krásném místě u jezera „mých snů." Sen splněn a dá se říci překročen. Na shledanou Tessino. Rozloučil jsem se. Pokračuji dál.

Tak a na Locarno, zajel jsem si do Mendrisio, což je malebné a zajímavé místo a také navštívil Swissminiatur – prostor s miniaturní železnicí a mini objekty. Na památku jako cizinec jsem obdržel triko se značkou na prsou a pokračoval do Chiasso a Como. Zde jsem procházel pasovou kontrolou a byl jsem zase za exota. Prohlíželi si pas a socialistického turistu, „turisto Comunisto." Nasedl jsem do italského rychlíku. Tehdy problémy žádné nebyly jako nyní. Odjel jsem do města s nejslavnějším kulturním stánkem „La Scala". Do Milana jsem přijel večer, a tak jsem měl před sebou dost náročnou turistiku.

Sport

Oldřich Lošťák



CESTA PROSTĚJOVSKÉHO FANKLUBU NA BARÁŽ O KVALIFIKACI DAVISOVA POHÁRU DO BOSNY A HERCEGOVINY

Náš tenisový fanklub vyrazil o víkendu 13. až 15. září letošního roku podpořit české tenisty do Zenici v Bosně a Hercegovině. Cesta nám v důsledku oprav mostů a tunelů v Bosně (za plného provozu) trvala až do Sarajeva dlouhých 14 hodin. V některých místech jsme projížděli s autobusem těsně vedle dělníků se sbíječkami a cesta hrbolatým tunelem byla jak na motokrosu. To by v Česku kontroloři bezpečnosti práce nepovolili!

Po vyčerpávající jízdě jsme si šli prohlédnout nejprve metropoli Bosny Sarajevo, jehož dějiny jsou pohnuté. S obyvatelstvem, složeným z Bosňanů, Chorvatů a Srbů, katolíků, pravoslavných, muslimů a židů, se konfliktům nedalo vyhnout. Proto tohle „výbušné" složení zapříčinilo, že se o Balkánu mluvilo jako o soudku se střelným prachem. A že vybuchoval často. Dnešní doby se dočkalo poměrně nevelké centrum s mešitami a kostely, spletitým tureckým trhem Baščaršija a typickou dřevěnou fontánou okupovanou stovkami holubů.

Někteří fanoušci také využili služeb místní obnovené lanovky a vyvezli se na horu Trebevič, která sloužila zimní olympiádě v roce 1984. Ostatní fandové si prošli turecký trh a také zahlédli muslimy při modlení na koberečcích, kde provozovali své náboženské praktiky. Odpoledne jsme dorazili konečně do Zenici a ubytovali se v hotelu Biss. Večer se několika z nás podařilo proniknout do haly a sledovat poslední přípravy na víkendový Davis cup. Jelikož zápasy začínaly v sobotu až v 15 hodin, tak někteří „cyklisté" i pěší vyrazili do města na tržiště a na výborné čevapčiči.

V prvním zápase nastoupil náš junior Jonáš Forejtek (560) proti domácímu Bašičovi (220) a po setech 7:5 a 6:4 si připsal první bod. Ve druhém zápase Jiří Veselý (131) porazil Brkiče (545) 6:2 a 7:6 a vše vypadalo velice krásně. Po zápase nám čevapčiči chutnalo náramně.

V neděli balíme v hotelu a přemísťujeme se se vším vybavením do haly. Návštěva domácích fanoušků je opět mizerná. Vypadá to, že lidí točících se kolem tenisu na ploše je víc než diváků. V nedělní dohrávce nejprve Bašič s Brkičem porazili Veselého s Lehečkou 7:6 a 6:3 a po přestávce v utkání jedniček Bašič přehrál Veselého také 7:6 a 6:3 a náš brzký odjezd byl v nedohlednu! O celém duelu musí rozhodnout závěrečná dvouhra mezi Jonášem Forejtkem a Tomislavem Brkičem, hráči šesté stovky žebříčku ATP!

Náš mladík na svého soupeře doslova vletěl a ten se výhrou jednoho gamu uchránil před „kanárem" 6:1. Ve druhé sadě neudržel Jonáš brejk a v tie-breaku 7:6 soupeř vyrovnal na 1:1. V nekonečném třetím setu trvala jedna hra skoro dvacet minut. Vyhrál ji Forejtek a dovedl zápas do vítězného konce 6:1. Naši si tak přivezli z Bosny výhru 3:2. Naše zpáteční cesta proto také proběhla v pohodě a všichni sice unavení, ale spokojeni s výhrou našich barev, dorazili v pondělí před devátou do Prostějova.

Foto: Ivan Smrž

Tip na výlet

Připravil Miroslav Novotný

V TYROLSKU SE SVEZETE NA SKATEBOARDU V KORUNÁCH STROMŮ

Nevšední lanový park v údolí Virgental nabízí jedenáct tras všech obtížností s originálními překážkami a také úseky, kde se leze po skále

Východní Tyrolsko patří mezi nejméně známé regiony Rakouska. Jednou z nejzajímavějších atrakcí v tomto kraji, jsou kaskádové Umbalské vodopády na ledovcové řece Isel. Pokud budete cestovat autem, pak využijte parkoviště u vesničky Ströden. Zbývající zhruba kilometr lze absolvovat pouze na kole nebo pěšky. Park zabírá plochu 1300 metrů čtverečních a na jedenácti trasách nabízí více než 100 lezeckých překážek, některé z nich ve výšce až 13 metrů nad zemí. V parku se mohou zabavit děti už od čtyř let.

Dvě nejsnazší trasy Mini Tour a Butterfly Tour jsou určené pro děti už od čtyř let s doprovodem. Nejmenší lezci se učí hlavně držet rovnováhu a přitom na ně dohlížejí opice a pes v lezeckých helmách - maskoti parku.

Nejzajímavější překážky jsou na červených středně obtížných trasách s názvy, Venediger a Glacier Tour. Právě na nich můžete mezi kmeny ve výšce asi 10 metrů přejíždět vestoje na skateboardu a vsedě na šlapadle. Nezvyklá je také pasáž, kde se leze po kolmé skalní stěně.

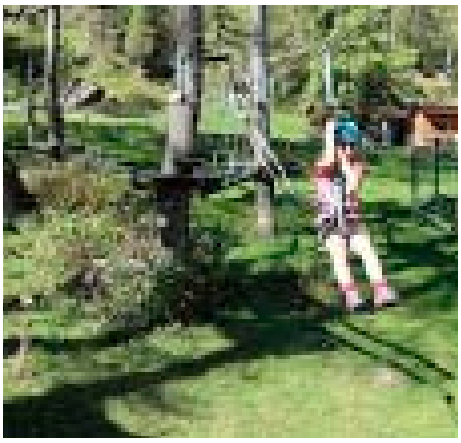


Foto: Roman Zvatič

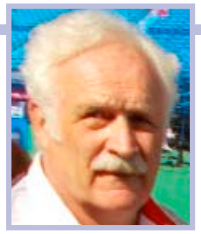
Pak jsou zde dvě černé nejobtížnější trasy, Eagle a Vulture Tour, ale i na ty můžete vzít s sebou děti od deseti let. Předpokladem zůstává ale zvládnutí červené trasy bez problémů. Na první z nich je celkem 14 překážek, mj. zavěšená lezecká stěna ve tvaru orla s roztaženými křídly. Ti nejodvážnější si na konci můžou skočit z deseti metrů do obřího nafukovacího airbagu. Za vyzkoušení rozhodně stojí také velká houpačka ve výšce 13 metrů.

Zlatým hřebem je Air-line Tour, kde se neleze, ale pouze létá – trasu totiž tvoří v doslovném překladu „létající lišky". Je jich celkem devět. Trasa je dlouhá přes půl kilometru.

Šťastný let Vám přeje redakce! Park je otevřený od 1. května až do konce října.

Fotíme se s celebritou

Oldřich Lošťák



Jiří Novák (1975), rodák z Gottwaldova, je bývalý český profesionální tenista a tenisový trenér.

V průběhu kariéry vyhrál sedm turnajů na okruhu ATP ve dvouhře a 18 ve čtyřhře. Šest roků byl nejvýše postaveným českým tenistou na žebříčku ATP – nejvýše na 5. místě (říjen 2002).

Jirka Novák hraje v naší fotbalové jedenáctce i se svým synem Jakubem. V rámci fotbalové přípravy jsme připravili turnaj ve čtyřhře (jeden fotbalista a jeden tenista) a na mě veterána vyšla tato celebrita. Skončili jsme na 8. místě.

Na snímu Jiří Novák (vlevo) s Oldřichem Lošťákem při udělování cen

Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Miroslav Novotný – člen Ústředí OSŽ a místopředseda NeRV OSŽ

Oldřich Lošťák – SŠTO Olomouc

Michael Mareš – vedoucí redaktor čtrnáctideníku OSŽ OBZOR

Stanislav Foltýn – TSS Hulín

Zdeňka Nocarová – DZ Praha

NEDRÁŽNÍ OBZOR

Vydává NeRV OSŽ, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 jako internetovou přílohu čtrnáctideníku OBZOR. Redakce: Jan Buchta, Milan Sedlák, K terminálu 11, 619 00 Brno, tel.: 603 552 302, 602 749 620, 530 311 682, e-mail: *nedrazniobzor@email.cz*. Vedení redakční rady: Bc. Renata Dousková, tel.: 972 241 986 , mob.: 734 266 463, e-mail: *renata.douskova@osz.org*, Miroslav Novotný, mob.: 737 275 000, e-mail: *miroslav.novotny@osz.org*