

Internetový magazín Nedrážního republikového výboru
Odborového sdružení železničářů



Foto: Karel Šimáček

USNESENÍ Z JEDNÁNÍ NERV OSŽ ZE DNE 15. ZÁŘÍ 2015

1) Bere na vědomí:

- Informace ze zásadních jednání Ú-OSŽ, P-OSŽ a SON – přednesené předsedou OSŽ Bc. Jaroslavem Pejšou a místopředsedou OSŽ Miroslavem Novotným
- Informaci o pokračující soudní kauze a sporech firmy LEGIOS Loco a předsedou ZO OSŽ ŽOS Nymburk Miroslavem Balatkou
- Zprávu z Výborů OSŽ při AŽD, OHL, DZ a.s.
- Informace o průběhu kolektivního vyjednávání na DZ a.s.
- Informace o uzavření kolektivní smlouvy ve firmě AZ servis, a.s. a AZ servis STK, s.r.o. Brno
- Informaci o situaci ve firmě ŽSO FEREX Liberec
- Informace k připravovanému společnému jednání s kolegy OŽŽ a Výborů OSŽ, školení funkcionářů v Ostružné ve dnech 15. až 18. října 2015
- Informace o vypracování metodického návrhu jak postupovat při ukončení činnosti ZO OSŽ
- Informace o postupu mateřské organizace OSŽ při zániku IČO ZO OSŽ
 - Informace o webových stránkách OSŽ
 - Informace o stavu zaměstnanosti a vývoji výše průměrné mzdy ve společnostech, kde působí OSŽ
 - Informace ze ZO OSŽ

2) Schvaluje:

- Kontrolu usnesení a zápis ze dne 9. června 2015
- Program jednání
- Zapisovatele a ověřovatele zápisu

Z důvodu nesplnění Usnesení NERV ze dne 9. června 2015 týkajícího se svolání členské schůze ZO OSŽ ŽOS Nymburk za účelem vyjádření dalšího působení ZO OSŽ ŽOS Nymburk

3) Ukládá:

- Svolat jednání komise mezi zástupci ZO OSŽ ŽOS Nymburk a ZO OSŽ LEGIOS Loco navržené předsedou OSŽ Bc. Jaroslavem Pejšou ve složení Miroslav Balatka, Bc. Jaroslav Pejša, Miroslav Novotný, Pavel Štiller, JUDr. Petr Večeř a 2 zástupci obou ZO OSŽ za účelem vyřešení stížností předsedy ZO OSŽ ŽOS Nymburk Miroslava Balatky pro nečinnost ve věci této ZO OSŽ
- Termín: ihned
- Odpovědnost: předseda OSŽ Bc. J. Pejša, předsedové ZO OSŽ
- Zaslát nový dopis na Inspektorát práce ohledně stížnosti podané na tento inspektorát dne 17. 9. 2014, na který ZO OSŽ ŽOS Nymburk neobdržela odpověď.
- Termín: neodkladně
- Odpovědnost: M. Balatka

a dále ukládá:

- Zaslát termíny jednání Výboru OHL ŽS OSŽ do konce roku 2015
- Termín: ihned
- Odpovědnost: předseda Oldřich Sobol
- Zajistit jednání Výborů OSŽ a školení ve dnech 15. až 18. října 2015 v Ostružné
- Termín: 30. září 2015
- Odpovědnost: tajemnice NERV OSŽ
- Zajistit funkcionáře ZO OSŽ ze ZO OSŽ z důvodu zajištění ubytování na zasedání v Ostružné
- Termín: 30. 9. 2015
- Odpovědnost: předsedové ZO OSŽ

Zapsala:
Bc. Renata Dousková

Ověřovatelé:
Ing. Pavel Švasta
Ivana Opletalová

CZ LOKO PŘIJME NA STOVKU ZAMĚSTNANCŮ

Společnost CZ Loko z České Třebové posiluje tým opravářů lokomotiv a chystá nábor asi stovky zaměstnanců. Podle vedoucího obchodního oddělení Jaroslava Plháka tím nahrazuje úbytek objednávek nových strojů na východní trhy, které nejsou stabilní. Holding zaměstnává ve svých závodech zhruba 700 lidí.

„Vyrábíme méně nových lokomotiv a více jich opravujeme. Nahrazujeme tím obrát. Místo jedné nové nebo modernizované lokomotivy jich musíme opravit pět až osm,“ uvedl Jaroslav Plhák.

Společnost loni vykázala obrát přes dvě miliardy korun, výrazně se však propadly tržby pro státy bývalého Sovětského svazu, zhruba z 1,2 miliardy na 500 000 korun. Firma se proto postupně víc zaměřuje na západ i na tuzemské zákazníky. „Po první krizi jsme se orientovali na východ, který má velký potenciál, ale politickou situaci a pádem rublu se poměry změnily. Tyto trhy nahrazujeme Finskem, Švédskem nebo Itálií,“ dodal Jaroslav Plhák.

Dílny pro parní lokomotivy vznikly v Třebové v roce 1849. V roce 1866 se začaly orientovat na opravy diesellových lokomotiv, od roku 1988 na elektrické lokomotivy. V roce 1999 se českotřebovský závod stal součástí holdingu CZ Loko a v roce 2003 zahájil etapu výroby lokomotiv.



■ Rozšíření fondu dopravy	str. 2
■ Vybráno z tisku	str. 2
■ Informujeme	str. 3
■ Fejeton	str. 4
■ Letní rekreace	str. 5
■ Najdete na stránkách osz.org	str. 6
■ O zdraví...	str. 7
■ Cestujeme, Toulky, Tip na výlet	str. 8
■ Sport	str. 11
■ Radíme řidičům	str. 12
■ Blahopřejeme	str. 12

VLÁDA SCHVÁLILA ROZŠÍŘENÍ FONDU DOPRAVY

Podle informace zpravodajské agentury ČTK schválila vláda České republiky rozšíření fondu dopravy. Nově by tak mohl fond rozdělovat peníze na stavbu a údržbu překladišť zboží z železnice na ostatní druhy dopravy, údržbu vodních cest a na opravy místních komunikací.

Působnost Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) se zřejmě rozšíří. Novelu zákona o SFDI vláda schválila, jak informoval mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

Nově by tak mohl fond rozdělovat peníze na stavbu a údržbu překladišť zboží z železnice na ostatní druhy dopravy, údržbu vodních cest a na opravy místních komunikací v místech, kde kříží významné silnice nebo železniční trať. Předlohu ještě musí schválit parlament a podepsat prezident.

V novele navrhl ministerstvo dopravy také navýšit množství peněz, které fond pravidelně rozděluje, a to o více než 3,2 miliardy korun. V letošním roce SFDI hospodaří s částkou 94,4 miliardy korun včetně dotací z EU.

Největší částka z výše uvedeného balíku 3,2 miliardy korun, celkem 1,3 miliardy korun, má připadnout na železnici. To souvisí s možností rozšířit množství investičních akcí, které je možné financovat ze zdrojů EU.

Podobně jako i u ostatních bodů by většina těchto peněz měla pocházet z evropských dotací, konkrétně z Operačního programu Doprava pro období 2014 až 2020 a fondu CEF, uvedlo v důvodové zprávě ministerstvo dopravy.

Zhruba půl miliardy korun ročně má rovněž připadnout na podporu výstavby a údržby takzvaných multimodálních překladišť, které umožňují jednodušší překládání zboží mezi kamionovou, železniční a lodní dopravou. O možnost financování těchto terminálů z peněz SFDI se snaží ministerstvo dopravy dlouhodobě. V roce 2011 například prosazovalo podporu dokončení veřejného logistického centra v Lovosicích.

Dalších 150 milionů korun ročně má z prostředků fondu připadnout na nákup strojů potřebných pro opravy a stavby silnic a dálnic, železničních tratí nebo vodních cest.

Dvěstémilionová jednorázová dotace pak má sloužit k obnově budov a dalšího zařízení českých přístavů v Hamburku. To souvisí s plánem ministerstva na návrat lodí do v současnosti zchátralé trojice přístavů, které Česko buď koupilo, nebo je má ve správě na 99 let v rámci Versailleské dohody.



Foto: Jan Buchta

Vybráno z tisku – připravil Miroslav Novotný

Železniční boom

24.8.2015 Euro str. 36 Report – Železnice České dráhy

Tolik peněz má letos na investice Správa železniční dopravní cesty. Je to historický rekord.

V Česku se letos nejspíš neotevře ani jeden kilometr nové dálnice. Z neschopnosti vlády a Ředitelství silnic a dálnic však dokážou těžit železničníci. Správa železniční dopravní cesty letos investuje 37 miliard korun, což je rekordní objem peněz. Investiční aktivita by neměla polevit ani v dalších letech.

Modernizace železnice v uplynulých letech			
2008	22,7 mld. Kč	2012	9,5 mld. Kč
2009	18,9 mld. Kč	2013	8,7 mld. Kč
2010	14,0 mld. Kč	2014	12,4 mld. Kč
2011	10,9 mld. Kč	2015	37 mld. Kč

A) PROJEKTY PROGRAMU NA PODPORU INFRASTRUKTURY (CEF) S PŘEDPOKLADEM ZAHÁJENÍ DO ROKU 2018

Název	Celkem akce (v tis. Kč)	Zahájení stavby	Dokončení stavby
1 Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice	3 642 122	06/2017	06/2020
2 Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr	2 200 969	01/2016	06/2018
3 Optimalizace Černošice – Beroun trati	4 350 000	06/2018	12/2021
4 Optimalizace Praha–Hostivař traťového – Praha hl. úseku n., II. část	4 419 960	07/2016	10/2019
5 Optimalizace traťového úseku Mstětice – Praha–Vysočany	2 815 450	09/2018	06/2022
6 Optimalizace Čelákovice – Mstětice traťového úseku	1 944 910	09/2018	06/2022
7 Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská	1 351 995	06/2016	12/2018
8 Uzel domažlické Plzeň, 3. trati stavba – přesmyk	1 626 975	01/2017	06/2019
9 Rekonstrukce Přerov, 2. stavba železniční stanice	2 329 617	01/2017	12/2019
10 Modernizace traťového úseku Praha–Libeň – Praha–Malešice, 1. stavba	1 293 581	12/2018	02/2021
11 Modernizace Masarykovo nádraží železniční stanice Praha	1 655 000	12/2018	06/2021

12 Rekonstrukce viaduktu Negrelliho	1 442 822	08/2016	12/2018
13 Úpravy zabezpečovacího zařízení v úseku Kralupy nad Vltavou – Děčín – státní hranice SRN	1 500 000	06/2017	06/2019
14 Modernizace Plzeň – Domažlice trati – státní hranice	9 300 000	10/2018	12/2022

B) VYBRANÉ PROJEKTY CEF S PŘEDPOKLADEM ZAHÁJENÍ PO ROCE 2018

Název	Celkem akce (v tis. Kč)	Zahájení stavby	Dokončení stavby
15 Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem	1 071 000	03/2019	10/2021
16 Modernizace trati Ústí nad Orlicí – Choceň	6 500 000	01/2019	12/2021
17 Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha–Smíchov	4 000 000	06/2019	12/2021
18 Železniční průjezd a uzel I. část Brno, modernizace osobního nádraží	2 041 550	2019	2022
19 Modernizace 1. stavba, I. etapa trati Brno Blažovice – Přerov, – Nezamyslice – úsek Blažovice – Vyškov	7 200 000	01/2019	12/2021
20 Uzel Ostrava	6 000 000	2019	2021
21 Uzel Pardubice	3 500 000	2019	2021
22 Průjezd železničním uzlem Česká Třebová	5 990 000	2019	2021

JEDNÁNÍ ZÁSTUPCŮ OZŽ, OSŽ A VÝBORŮ OSŽ

Ve dnech 15. až 18. října se v rekreačním zařízení OHL ŽS Brno v Ostružné uskutečnila schválená školení a společné zasedání vedoucích představitelů OZŽ, OSŽ, zástupců Železničního opravárenství OZŽ a Výborů OSŽ.

V programu tohoto jednání je například školení BOZP s JUDr. Petrem Kozmínem, hospodaření ZO se Zdeňkem Görnerem, strategie kolektivního vyjednávání, kolektivní smlouvy, školení NOZ a zákona o korporacích, dopad

nezaměstnanosti na stav členské základny, statuty výborů, Jednací řády, delegační listy.

NA ŠUMPERSKU SCHÁZEJÍ KVALIFIKOVANÍ ŘEMESLNÍCI

S nedostatkem kvalifikovaných řemeslníků se potýkají firmy na Šumperku. Absolventům učilišť pomůže výuční list řadě z nich zaměstnání zajistit.

Většina rodičů chce, aby jejich dítě studovalo, přitom například v Pars nova Šumperk aktuálně chybí minimálně sedmdesát řemeslníků. Zaměstnanec, kteří odchází do penze, nemá kdo nahradit. V letošním školním roce nebyl na Střední škole železniční, technické a služeb v Šumperku otevřen učební obor opravář kolejových vozidel, mladí o něj neprojevili zájem. Pars nova přitom poskytuje nejlepšímu učňům stipendium patnáct set korun měsíčně. Další peníze si mohou vydě-

lat v rámci praxe. Žáci technických oborů dostávají krajské stipendium ve výši několika set měsíčně. Škola pak nejlepším žákům a studentům uděluje jednorázovou odměnu pět tisíc korun.

Kvalifikovaní odborníci scházejí také jinde. Zaměstnavatelé se navíc děsí toho, že průměrný věk řemeslníka překročí padesátku.

Lze si představit co bude za deset let, až tito lidé odejdou do důchodu. Proto firmy usilují o to, aby získaly učně na praxi.

Na závažný problém, kterým se úbytek zkušených a nedostatek mladých řemeslníků a techniků stává, upozornil šumerský Den řemesel. Uspořádala ho Střední škola železnič-

ní, technická a služeb ve spolupráci se společností Pars nova.

Představili učňovské obory, které lze na škole vystudovat. Připravili žáky pro život a ukázat, že absolventi najdou své uplatnění snáze než mnozí jejich studovaní vrstevníci, ověření čtyřmi diplomy a tituly.

Um svých rukou přímo v centru Šumperka předvedli budoucí zedníci, tesaři, instalatři, klempíři, elektrikáři i žáci nejžádanějších strojírenských oborů. Největší obdiv vzbudil vláček, upozorňující na obory, bez kterých se neobejdou v šumerské firmě Pars nova, specializované na opravy železničních vozidel.

OBŘÍ REKLAMNÍ AKCE ČESKÝCH DRAH

České dráhy chystají na podzim obří reklamní akci, která má do státních vlaků přetáhnout cestující od soukromé konkurence – ze žlutých souprav RegioJet podnikatele Radima Jančury a černých Leo Expressu Leoše Novotného. Uvedla to ve svém článku pro internetový server Aktuálně.cz Lucie Kudláčková.

V boji proti konkurenčním firmám nasadí národní dopravce kromě billboardů a reklamy v tištěných médiích a na internetu také speciální televizní spot. Ve středních a východních Čechách a na nádraží ve Vídni ho natáčel renomovaný reklamní režisér Tomáš Mašín, vysílat se má ve druhé polovině září.

„Půjde o velkou a významnou kampaň. Vzhledem k velkému zásahu televizních stanic je spíše nepochopitelné, že dráhy se dosud nepokoušely zákazníky zasáhnout tímto způsobem,“ uvedl Alexandr Křížík, jednatel společnosti RailReklam, která pro národní dopravce připravuje kampaň na klíč.

Inzerce v televizi dráhy v minulosti prakticky nepoužívaly, vyhrocená situace na železnici si ale žádá mimořádná opatření – zatímco soukromým dopravcům se daří stále lépe, dráhy stagnují. Firma jako celek se sice loni dostala do mírného zisku, ovšem především díky nákladní dopravě. Na osobní dopravě stále trátí přes 860 milionů korun. A zatímco v minulosti byly dráhy zvyklé, že jim přibývají cestující v řádu jednotek milionů, loni to bylo jen 864 tisíc.

Jančurova mnohem menší firma přitom loni zvládla přilákat téměř stejný počet nových zákazníků – 754 tisíc. Další téměř 100 tisíc cestujících k sobě nově přetáhli Leo Express. Obě soukromé firmy navíc hlásí zlepšující se hospodářské výsledky.

Kolik bude kampaň stát, zatím České dráhy tají. A to právě z obav před konkurencí, se kterou mají napjaté vztahy také kvůli soudnímu sporu o stovky milionů. Obě soukromé firmy požadují odškodné za to, že jim dráhy údajně překazily byznysplán cenami pod reálnými náklady.

Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského však dráhy v posledních letech výdaje na marketing výrazně snížily. Zatímco v roce 2008 na něj měly v rozpočtu 450 milionů a o jejich financování reklamy se zajímala i policie, loni už za propagaci utratily jen 140 milionů a letos to má být ještě o dvacet milionů méně.

Na natočení minutového propagačního klipu pro televizi si dráhy najaly režiséra Tomáše Mašína, známého i díky svému celovečernímu filmu Tři sezony v pekle, který získal tři sošky Českého lva. „Chtěli jsme, aby reklamu chystal český režisér a jednalo se o českou reklamu se skutečnými reáliemi ČD,“ sdělil Štáhlavský.

Spot nebude nové cestující lákat na nějakou konkrétní výhodu nebo službu. „Je to spíš imageový klip o Českých drahách s emocionál-

ním poselstvím. Tvoří ho několik krátkých příběhů z vlaku a lidé by si z toho měli odnést, že železnice je moderní způsob přepravy a že každá cesta vlakem je zážitek,“ popsal klip režisér Mašín.

České dráhy se inspirovaly například videoklipem rakouských kolegů, ve kterém si zahrál Karel Gott. „V našem prostředí zaujal například televizní spot ÖBB propagující rychlé spojení railjet do Prahy, ve kterém si zahrál Karel Gott,“ uvedl Štáhlavský.

Zlatý slavík v roce 2007 pomáhal propagovat i České dráhy, když se při reklamní akci projel pendolinem, stejně jako kapela Kryštof nebo zpěvačka Lucie Bílá. I tehdy dráhy odmítaly přiznat, kolik za kampaň platí.

Až později média vypátrala, že třeba tenista Radek Štěpánek si u drah vydělal 1,3 milionu, přes 2 miliony dostal fotbalista Tomáš Ujfaluši a na čtvrt milionu si přišla herečka Kateřina Brožová. Nyní ale dráhy celebrity najímat neplánují. „Chceme prezentovat naše zaměstnance, kteří se o zákazníky starají,“ vysvětlil Petr Štáhlavský.



Foto: Jan Buchta

NA PRAŽSKÉ LETIŠTĚ VLAKEM ZA 27 MINUT MINISTERSTVO CHCE ZAČÍT STAVĚT ZA TŘI ROKY

Ministerstvo dopravy definitivně schválilo podobu železničního spojení na pražské letiště. Přestavba nynějšího spojení na plně elektrifikovanou dvoukolejnou trať má stát 19,5 miliardy korun, sdělila Správa železniční dopravní cesty. Trať by během dopravní špičky mohlo projet šest párů vlaků, z centra města na letiště by se měl cestující dostat do 27 minut.

Trať povede z Masarykova nádraží přes Negrelliho viadukt do Stromovky a dál tunelem do Dejvic. Mezi Dejvicemi a Veleslaví-

nem by měla vést trať částečně v tunelu a dále do Kladna, za zastávkou Praha-Ruzyně má být odbočka na letiště.

Jak uvedlo ČTK vybraná varianta ovšem naráží na odpor radnice šesté městské části, která požaduje, aby budoucí trať vedla přes tuto městskou část tunelem. Tato varianta by ale byla podle ministra dopravy Dana Třáskala o 3,5 miliardy korun dražší.

„Chápu přitom potřeby Prahy 6 a chci jí vyjít vstříc, zároveň ale musíme obhájit ekonomickou

efektivitu stavby, jinak nepůjde z evropských fondů financovat,“ řekl Třáskala. S prvními částmi stavby by se mohlo začít za tři roky.

Alternativní napojení letiště metrem by nemělo dostatečnou kapacitu a naopak tramvaj by na letiště jela výrazně déle a byla by pomalejší než autobusy, které tam v současnosti jezdí.

O modernizaci trati do Kladna a vybudování železničního spojení na letiště v Ruzyni se mluví už od 90. let.

FINANČNÍ CHYBY, KTERÝCH SE ČEŠI NEJČASTĚJI DOPOUŠTĚJÍ

Devět z deseti Čechů se podle průzkumu společnosti MindBridge Consulting považuje za finančně zodpovědné. Přitom další průzkumy, například České bankovní asociace, ukazují, že finanční gramotnost Čechů je tristní.

Přehled nejčastějších finančních chyb získaných z praxe finančních poradců, kterých se Češi dopouštějí:

- Smlouvy podepisují bez čtení – téměř dvě třetiny lidí vůbec nečtou smlouvy. Podepisují a pak se nestačí divit. Celou smlouvu včetně různých dodatků, výluk či ceníků služeb si podrobně a od začátku až do konce přečte jen nepatrný zlomek klientů.

- Nekontrolují, s kým smlouvu uzavírají – zpozorněte, pokud je pod smlouvou podepsaný někdo jiný, než s kým jste po celou dobu jednali. Může to totiž znamenat, že dotyčný nemá pro poskytování takových služeb oprávnění a jeho rady nemusejí být kvalitní. Platnou certifikaci finančních poradců si můžete snadno ověřit v registru na stránkách České národní banky pod identifikačním číslem poradce, které by Vám měl sdělit při každém jednání.

- Nejnižší úrok považují za nejlevnější – rozhodně neplatí, že hypotéka s nejnižší úrokovou sazbou je nejvýhodnější a hlavně nejlevnější. Úroková sazba sice významně ovlivňuje částku, kterou budete měsíčně splácet, ovšem další poplatky, které už nemusí být tak viditelné, mohou hypotéku výrazně prodražit. Například různé druhy připojištění mohou průměrnou sazbu hypotéky zvednout i o několik desetin procenta.

- Nepočítají s tím, jak banka ocení nemovitost – banky při výpočtu maximální výše hypotečního úvěru, který klientovi poskytnou, vycházejí ze zástavní hodnoty nemovitosti, tedy částky, na kterou ocení nemovitost. Od kupní ceny se přitom tato částka může výrazně lišit. Na starší dům s kupní cenou ve výši čtyř milionů korun tak může jedna banka poskytnout maximální úvěr 3,6 miliónu, zatímco jiná pouze 3,4 miliónu.

Odborníci proto doporučují si zejména u dražších nemovitostí ověřit jejich reálnou hodnotu u odhadce pracujícího pro vícero bank již před podpisem rezervační smlouvy.

- Zapomínají i na druhou smluvní stranu – mnoho klientů nepočítá s variantou, že výpověď smlouvy o stavebním spoření může podat jak klient, tak stavební spořitelna.

Spořitelny mají také právo změnit úrokovou sazbu z vkladů, pokud klient splní podmínky pro přidělení cílové částky a nepřijme ho.

- Nepočítají s poplatky – uzavření smlouvy o stavebním spoření a zvýšení či snížení cílové částky, kterou chtějí klienti naspořit, mohou být zpoplatněny. Může vás to přijít i na deset tisíc korun, které si spořitelna vezme z vašich vkladů.

- Myslí si, že pojištění „jen tak“ zanikne – pokud máte uzavřenou pojistnou smlouvu, u které jste se zavázali k pravidelným platbám, nemůžete jen tak přestat platit a myslet si, že tím pojištění končí. Pojišťovna sice může pojištění po nějaké době ukončit, ale následně po vás bude vymáhat neuhrazené platby.

- Jsou přesvědčení, že úrazové pojištění kryje všechna rizika – smlouvu je potřeba podrobně prostudovat a ujistit se, jestli se pojištění například vztahuje i na adrenalinové sporty.

Fejeton

Domažlicko – Jede vláček motoráček! Kolik vozů má? Dětská říkanka, která nás provázela řadu let. Vláček motoráček mívá jeden vagon, někdy dva. Hodiny na kolejkách... Snad už od roku 1900, kdy se tady na těch železných kolejkách, které se staly koncem starého a začátkem nového světa, platí přibližně stejný jízdní řád. Proto ty hodiny – sedmička, jedenáctka, trojka a šestka. Minuty navíc nebo pod celou hodinu se měnily s každým jízdním řádem, ale základní rozpis jízdního řádu zůstával – všemi vláčky (ať už je táhla parní mašina nebo motorový vůz) se šlo dostat do světa a ze světa, a to přes Staňkov. Tam už stávaly i ty větší vlaky. A tento kus dráhy byl opravdu užitečný. V roce 1861 začaly jezdit vlaky z Furthu přes Domažlice do Plzně a v roce 1862 až do Prahy. Ze Staňkova do Horšovského Týna či do Pobežovic už museli vypomáhat formani nebo pošta se svými dostavníky či soukromé bryčky. V 2. polovině 19. století byly tedy postaveny hlavní želez-

niční tratě. Jenže tehdejší vlády, ať už zemské či hlavní vídeňská, se daly přemluvit, že hlavní tratě nestačí, že je potřeba podpořit i rozvoj přilehlých oblastí. A tak byl v roce 1893 i ve Vídni schválen Zákon o zvelebení železniční sítě nižšího řádu, díky němuž byla možná

NĚCO TU JEZDÍ

výrazná státní podpora, směřující k výstavbě lokálních tratí. V tomto kraji vedle zemědělství záleželo i na rozvoji dalšího podnikání. Snad i to přispělo k tomu, že na svých panstvích dokázali zákon využít. A tak se v roce 1894 ustavilo konzorcium pro stavbu lokální dráhy ze Staňkova do Ronšperka (Pobežovice). Jeho předsedou (řečeno moderním jazykem) se stal kníže Karel Trauttmansdorf-Weinberg. Na financování lokálky se podílely významné osobnosti např. hrabě Coudenhove Kalergi či zakladatel pobež-

ovických „kaolinek“ Šimon Mandler, ale také město Ronšperk a další. V roce 1897 po mnoha jednáních na „vyšších místech“ bylo dosaženo i státního příspěvku. Dráha se začala stavět v roce 1899. A už 1. srpna 1910 dojel na nádraží do Ronšperka vlak se slavnostními hosty a hned následující den bylo možné zahájit normální provoz. V roce 2015 jezdí po trati Pobežovice – Staňkov vláčky – motoráčky. Jezdí jich o mnoho víc než v onom roce 1900, bohužel tak trochu jako v Kocourkově. Ty, které by mohly spojit zdejší region se světem, jsou určeny jen sobotám a nedělím (tedy ty, jimiž se dostanete dál než do Horšovského Týna). Je vidět, že ve zdejším regionu chybí skuteční podnikatelé či třeba jenom politici (včetně starostů). Tedy ti, kteří mají sice zcela logicky na mysli svůj zisk, ale kteří mají i sociální citění. Možná, kdyby tu v Čechách vládl císař nebo král, šlo by to lépe. I když kdysi i nižší šlechta (zemanové či vladykové) měli na zemských sněmech svoje slovo.

LETNÍ POBYTOVÁ REKREACE V PŠOVĚ

Již třináctým rokem je pořádán letní tábor pro děti ve Pšově na Lounsku. Z počátku pod patronací odborářů z Horního Slavkova a nyní již pátým rokem pod záštitou ZO OSŽ LEGIOS, a.s. Letní pobytová rekreace dětí tu probíhá ve třech turnusech po šedesáti dětech. Předseda ZO OSŽ Pavel Štiller spolu s dlouholetým vedoucím Haraldem Houškou pozvali vedoucí představitele NeRV, aby se přijeli podívat na zařízení tábora a seznámili se s organizací. Jednalo se také o prodloužení smlouvy se zemědělským družstvem, které zajišťuje jídlo pro malé strávníky a také o potřebném doplnění inventáře tábora. Častým návštěvníkem bývá kontrola hygienických pracovníků. Tento tábor je dáván v oblasti dodržování hygieny za vzor nejen v lounském regionu. Zájem o tento tábor je obrovský i ze strany zahraničních dětí. Hlavního vedoucího těší, že se plní seznamy táborníků na příští rok. Odjížděli jsme s pocitem příkladného zajištění tábora a spokojenými úsměvy dětí, které si nemohly vynachválit vedoucí tábora, oddílu, praktikanty, program, stravování a hlavně pobyt v přírodě. Jenom více takových táborů a těch, kteří je dokážou zorganizovat.

MN, RD



TÁBORNÍCI si užívají parné dny hlavně v bazénu. Foto: Deník/Z.Newiaková



Nedrážní republikový výbor OSŽ seskupuje odborové organizace společností, které tvoří železniční infrastrukturu, podílejí se na zajišťování dopravy a přepravy, pečují o zdraví pracovníků železnice či vychovávají nastupující generaci zaměstnanců pro moderní dopravu, především železniční. Postupně si je představujeme i na stránkách magazínu Nedrážní Obzor:

AKCIOVÁ SPOLEČNOST LEGIOS

Společnost LEGIOS byla založena v Lounech v roce 1873 jako opravna železničních kolejových vozidel. Postupně se rozvinula i výroba nových vagonů a s tím související výstavba výrobních hal na opravy, servis a modernizace všech kolejových vozů.

Dnes se LEGIOS řadí se svou 140letou tradicí, masivními investicemi do moderních technologií a vlastním vývojovým centrem k nejstarším a největším evropským výrobcům a opravám kolejových vozidel.

Mezi klíčové aktivity společnosti LEGIOS patří:

- výroba a prodej nových železničních nákladních vagonů, lokomotiv a železničních komponentů
- servis, opravy, modernizace a remotorizace použitých železničních vozidel všech značek
- výzkum a vývoj, projektová a konstrukční činnost

Společnost se stále častěji stává vítězem tendrů a díky mezinárodnímu obchodnímu růstu se dnes z firmy stal významný evropský hráč v oboru železniční techniky.

Export LEGIOS má široký záběr, dodává nejenom do Evropy, ale i do bývalých zemí SNS.

Společnost zaměstnává přes 1 300 zaměstnanců.

Kvalitě životního prostředí a šetrnému přístupu ke všem výrobním a obchodním činnostem přikládá LEGIOS velký význam.

V oblasti společenské odpovědnosti patří k hlavním cílům firmy produktový vývoj, výroba a prodej s minimálními riziky nepříznivých dopadů na lidské zdraví a životní prostředí. Společnost zavedla systém řízení, jehož součástí jsou i proce-

sy pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci, environmentální systém řízení ISO 14001:2005 a systém řízení jakosti ISO 9001:2000.

Výrobní závody LEGIOS pokračují v dosavadní spolupráci s obcemi a obecně prospěšnými společnostmi a v oblastech své působnosti uplatňují principy sociální odpovědnosti. LEGIOS podporuje smysluplné projekty, které, ať už na místní nebo regionální úrovni, garantují konkrétní přínos pro lidi žijící v obcích dotčených podnikatelskou činností firmy.

Firma LEGIOS vlastní například certifikáty:

- Uznání od Eisenbahn-Bundesamt Bonn EBA k provádění svářečských prací na nádržích cisternových vozů pro přepravu nebezpečného nákladu podle RID.
- Osvědčení vydané Drážním úřadem ČR o způsobilosti výrobce ke svařování cisteren železničních cisternových vozů určených pro přepravu nebezpečných látek podle předpisu RID.
- Oprávnění od Úřadu pro regulaci železniční dopravy Bratislava D-8/2008 k nedestruktivnímu zkoušení drážních vozidel.
- Oprávnění od Úřadu pro regulaci železniční dopravy Bratislava Zv-25/2011 k svařování drážních vozidel.
- Oprávnění od Úřadu pro regulaci železniční dopravy Bratislava K-17/2008 k výrobě, montáži, opravám, rekonstrukcím a údržbě určených technických zařízení tlakových.
- Certifikát od výrobce brzdových zařízení DAKO-CZ Třemošnice k opravám brzdových přístrojů DAKO.



*Předseda ZV OSŽ Legios a.s., Louny,
Pavel Štiller, tel.: 605 709 937,
e-mail: Pavel.stiller@legios.eu*

- Systém jakosti ISO 9001:2008
- Oprávnění k revizím vozů zařazených u ČD, Railion, ÖBB, ŽSR
- Environmentální systém řízení ČSN EN ISO 14001:2005
- LEGIOS – certifikovaným střediskem firmy Knorr-Bremse SFSF GmbH a DAKO-CZ v oblasti oprav brzdových zařízení
- Osvědčení udělené ČD opravňující k opravám mechanických dílů podvozků železničních kolejových vozidel dle platných TP
- Osvědčení udělené ČD opravňující k výrobě a opravám listových pružnic všech typů pro železniční kolejová vozidla dle platných TP
- Řada dalších vlastních oprávnění pro Českou republiku a zahraničí



Foto: Jan Buchta

Vážení a milí, patrně nejčastějšími gastrointestinálními nemocemi jsou onemocnění konečníku (rectum) a řitního otvoru (řit, anus). Odhaduje se, že občasné potíže s hemoroidy může mít až jedna čtvrtina populace.

Hemoroidy – řitní žilní městky, „zlatá žíla“. Rozšíření žilních struktur, které jsou v okolí dolní části konečníku a řitního kanálu. Jde o vrozenou dispozici k jejich vzniku: hypertonii (zvýšení tlaku) vnitřního análního sfinkteru (svěrače), poruchu vyprazdňování stolice (zácpu nebo průjem), zvýšení nitrobršního tlaku při opakovaném těhotenství a usilovném tlačení nutném k dosažení vyprázdnění stolice. Rozlišujeme **vnitřní a zevní hemoroidy**.

Onemocnění vnitřních hemoroidálních pletení – vedoucím příznakem vnitřních hemoroidů je **krvácení**. Jde o nebolestivé krvácení, které se objevuje na konci stolice a na toaletním papíře. Krev je tekutá a jasně červené barvy, u některých pacientů může být přítomné odkapávání krve po stolici do toaletní mísy. Přítomnost tmavé krve a krevních koagul (sraženin) ukazuje nejspíše na krvácení z vyšších částí trávicího traktu (proximálně od análního kanálu). Rovněž bolestivé tenesmy jsou znamením zánětlivého nebo nádorového postižení konečníku a nepatří do typické symptomatologie hemoroidálních nemocí. Bolest je projevem vzniku komplikace v podobě trombozy a tromboflebitidy. Jiným důvodem pro vznik bolesti může být přítomnost intersfinkterického abscesu (zánětlivé ložisko v řitním svěrači) nebo anální trhlina. Často je přítomen permanentní bolestivý tlak v konečníku, který se vystupňuje při vytlačení stolice, s krvácením po stolici. **Svědění** nebo **pálení** v konečníku a kolem řitního otvoru může být důsledkem prolapsu vnitřních hemoroidů a perianálního ekzému. Pokročilé hemoroidy mohou poklesnout do análního kanálu, nebo dokonce vyhéznout z řitního otvoru – prolaps. Důsledkem mohou být projevy částečné inkontinence (samovolný odchod stolice), hlenový výtok a špinění prádla. Vleklé krvácení z hemoroidů je příčinou anémie (chudokrevnosti). **Akutní zhoršení vleklých obtíží je hemoroidální krize**.

Klasifikace vnitřních hemoroidů:

I. stupeň – krvácení a neprolabující hemoroidy,

II. stupeň – hemoroidy, které prolabují, avšak spontánně se reponují z análního kanálu,

III. stupeň – hemoroidy, které po zatlačení prolabují a musí být reponovány do původní polohy prstem,

IV. stupeň – hemoroidy, které jsou trvale vyhézlé a zahrnují vnitřní i zevní hemoroidální pleteně.

Onemocnění zevních hemoroidálních pletení. Zevní hemoroidy téměř nikdy **nezpůsobují krvácení**. Klinicky sympto-

matické se stávají v okamžiku **komplikace** – **trombóza zevních hemoroidů**. V některých případech dochází k ruptuře stěny hemoroidální pleteně se vznikem tzv. **perianálního hematomu**. Jde o náhle vzniklou, velmi bolestivou příhodu, která se dostavuje po nadměrné fyzické námaze a po prochlazení. Při inspekci vidíme perianální zduření s napjatou kůží a lehce namodralou barvou. V pokročilých fázích nemoci může dojít k tlakové nekróze (odumření) stěny trombotizovaného hemoroidu a krvácení z hemoroidů. Následkem proběhlé trombozy zevních hemoroidů jsou řitní výčnělky, které omezují anální hygienu.

Diagnostika. Podezření na krvácení z hemoroidů je **nutné vždy ověřit**. **Celkové vyšetření, aspekce** perianální oblasti a vyšetření **per rektum** (vyšetření prstem zavedeným do konečníku) jsou nutností u každého pacienta s podezřením na hemoroidální onemocnění. Vyšetření **per rektum** je důležité k vyloučení jiných onemocnění (především nádoru). K potvrzení diagnózy se provádí anoskopické anebo **rektoskopické vyšetření**. U pacientů s atypickou symptomatologií nebo se systémovými projevy (anemizace, váhový úbytek, teploty) je bezpodmínečně nutné **kolonoskopické vyšetření** a vyšetřit celé tlusté střevo. Endoskopické vyšetření je nutné pro stanovení diagnózy a klasifikaci hemoroidálního onemocnění a vyloučení komplikací. Na základě závěru endoskopického vyšetření, společně s dominující symptomatologií je zvolena nejvhodnější terapie.

Terapie zahrnuje režimová a dietní opatření, medikamentózní a instrumentální léčbu. U pacientů s objemnými hemoroidy, u nemocných kteří nereagují na konzervativní a instrumentální terapii je indikována chirurgická léčba.

Režimová a dietní opatření – **dieta s vyšším obsahem vlákniny a péče o pravidelnou, měkkou stolici** jsou opatřeními, které minimalizuje riziko hemoroidálních komplikací. Důležité je, aby se postižený vyhnul usilovnému tlačení ve snaze docílit vyprázdnění stolice s dlouhým vysedáváním na toaletní míse. Omezit příjem kořeněných jídel a alkohol. Pro docílení pravidelné stolice má blahodárný vliv **pravidelná fyzická aktivita**. U pacientů s obtížemi je nutná **zvýšená anální hygiena**.

Medikamentózní terapie zahrnuje terapii lokální a celkovou. K **lokální terapii** se využívají kombinované preparáty ve formě mastí, krémů nebo čípků. Aplikace mastí a krémů je vhodnější než podávání čípků (pro obtížné udržení čípku v řitním kanále). Úlevu přináší sedací koupele – teplá lázeň silného odvaru z dubové kůry a heřmánku. U nemocných s nekomplikovaným průběhem, který se projevuje občasným krvácením po stolici, jsou doporučovány k lokální terapii léčiva obsahující venofarmaka (zpevňují žilní stěnu), hemostypti-

ka (k zástavě krvácení) a lokální anestetika (působící znecitlivění). U pacientů, kde klinická symptomatologie i lokální nález svědčí pro tromboflebitidu vnitřních hemoroidů (akutní hemoroidální ataka), se využívají lokální léčiva s obsahem nesteroidních antirevmatik, kortikoidů a antiseptik nebo bakteriální extrakty. **Celková terapie** je vhodná pro akutní hemoroidální ataku, současně s terapií lokální. U některých pacientů je celková terapie doplňkem instrumentální léčby k minimalizaci komplikací. S úspěchem se užívají venotonika – léčiva obsahující mikronizovanou a purifikovanou flavonoidní frakci – diosmin s heparidinem. Flavonoidy působí na zvýšení napětí žilní stěny a kapilár, zlepšují lymfatickou drenáž – působí proti otokům a protizánětlivě. Používá se vysoká dávka (až 6 tablet), která se postupně snižuje.

Instrumentální léčba: Ligace hemoroidů – principem je zachycení hemoroidů do gumového pružného kroužku, který celý hemoroid s cévou a okolní tkání zaškrtí a během několika dnů dojde k nekróze a postupnému oddělení hemoroidů. **Termokoagulace** – tepelná koagulace, jejíž důsledkem je vyvolání fibrózy (zjizvení) a okolní tkání. **Sklerotizace** – je injekční podání sklerotizační látky, efekt spočívá ve vyvolání tromózy a fibrózy v okolní tkáni.

Chirurgická léčba:

Indikací jsou velké hemoroidy III. a IV. stupeň, menší hemoroidy, u kterých selhala předchozí terapie.

Anální fisura – jde o vředovitý defekt análního kanálu – prostá prasklina ve sliznici až hluboký vřed zasahující na svěrač. Předpokládá se vliv ischemie (porucha prokrvení) na sliznici análního kanálu při zvýšené kontrakci svěrače. Podnětem může být traumatizace při defekaci (vyprazdňování) tuhé stolice. Typickým projevem je náhle vzniklá řezavá bolest a pálení při defekaci, i po vyprázdnění a přítomnost čerstvé krve. Základem léčby je úprava konzistence stolice a lokální terapie s použitím kortikoidů.

Prolaps rekta – je kompletní protruze (vysunutí) rekta do análního kanálu, jako důsledek chronické zácpy spojené s usilovným tlačáním při stolici, komplikace vaginálního porodu, při některých neurologických onemocněních. Většina pacientů trpí zácpou nebo obtížným vyprazdňováním stolice. Může být přítomné krvácení, inkontinence stolice, snížená funkce análního svěrače. Léčba je chirurgická.

Anální karcinom – vzácně se vyskytující malignita.

Většina hemoroidálních nemocí probíhá nekomplikovaně a nemá dlouhodobý nepříznivý vliv na kvalitu života. Medikamentózní terapie má dlouhodobý efekt u 2/3 pacientů. Nemocní s častými recidivami krvácení nebo komplikací vyžadují instrumentální nebo chirurgický zákrok.

KOMÁRNO A KOMAROM



Komárno je nejjižnější položené slovenské město s nejnižší nadmořskou výškou a leží ve dvou státech. Rozprostírá se na levém břehu Dunaje ve východním výběžku Žitného ostrova. Na pravém břehu – už za hranicí – je maďarská část města, která se nazývá Komarom. Turisté mohou do Komárna připlout výletní lodí, ve městě je mezinárodní říční přístav. Velkým lákadlem jsou zdejší termální lázně. Na levém břehu Dunaje náleží Slovensku, na pravém břehu Maďarsku. Okresní město Komárno náleží do Nitranského kra-

je. Komárenský okres je velmi vodnatý. Jižní cíp Komárna leží na soutoku Váhu s Dunajem.

Autem, vlakem, lodí

Do Komárna se dostaneme autem od Nových Zámků nebo od Dunajské Stredy.

Vlakem od Dunajské Stredy a Velkého Mederu, případně od Nových Zámků a Hurbanova.

Velmi atraktivní je vodní cesta po Dunaji od Bratislavy, při níž lze zhlédnout vodní dílo Gabčíkovo a dunajská ramena a meandry. V Komárně je mezinárodní nákladní říč-

ní přístav. Nákladní lodi a remorkéry dotvářejí kolorit kraje.

V okrese bylo vyhlášeno několik přírodních rezervací se vzácnými společenstvy živočišných druhů a rostlin.

Turisté se mohou ubytovat v pěti hotelech, třech turistických ubytovnách, třech penzionech a v autokempu s celoročním provozem.

Speciality zdejší kuchyně

Návštěvníci Komárna by měli ochutnat zdejší kuchyni, která je ovlivněna dostatkem říčních ryb a sousedstvím s Maďarskem, jehož vliv je ve zdejších specialitách jasně patrný. Mezi typická jídla patří například dunajský kapr s paprikou.

Termální lázně Komárno

Turisty do Komárna lákají termální lázně. V roce 1967 zde byl v hloubce 1224 metrů navrtán pramen, z něhož vytryskla voda 54 °Celsia teplá. Voda má léčivé účinky. Provozovat jen léčebné lázně, to by bylo neekonomické. Proto lázně v Komárně fungují i rekreačním a relaxačním účelům. Termální koupaliště zabírá plochu dvou a půl hektaru.

Vybavení termálního koupaliště

- K dispozici je klasický sedací bazén a venkovní letní plavecký a výukový bazén.
- V areálu koupaliště jsou rozsáhlé plážové plochy, hřiště na plážový volejbal, dětská hřiště s pískovišti, hracími prvky a dřevěným vláčkem pro děti.
- Pro celoroční využití slouží bazén s mobilní střechovou konstrukcí. Tento bazén je vybaven vzduchovými lůžky, vodopády, intenzivními hydromasážemi.

VELKÝ MEDER

Město Velký Meder se nachází v jihovýchodní části Podunajské nížiny, 70 km od Bratislavy směrem na Komárno.

Velký Meder a jeho okolí je velmi bohatý na kulturní a historické památky: kostel svatého Štefana, kostel svatého Martina (Dolný Štál), kalvínská a římsko-katolická zvonice (Bodza), kostel svatého Ondřeje, Důstojnický pavilon, Palác Zichy, Žitnoostrovské muzeum (Dunajská Streda) a spousta dalších historických památek.

Kromě toho můžete navštívit vodní dílo Gabčíkovo (18 km), hlavní město Slovenska Bratislavu (70 km), Dunajskou Stredu (20 km), Komárno (35 km), hlavní město Maďarska Budapešť a tržiště v Gyoru v Maďarsku.

Obdivovatelé krásné přírody si zde přijdou na své, zvláště v obcích: Kameničná, Čičov, a Zlatná na Ostrove.

Důvody proč navštívit Velký Meder

1) Obzvláště zajímavé pro rekreační cyklisty (jižní Slovensko je naprostá rovina) a rodiny s dětmi

2) Bohaté okolí – jeden skok a jste na výletě v Bratislavě, druhý a jste v Budapešti

3) Široká nabídka prověřeného a levného

ubytování v soukromí.

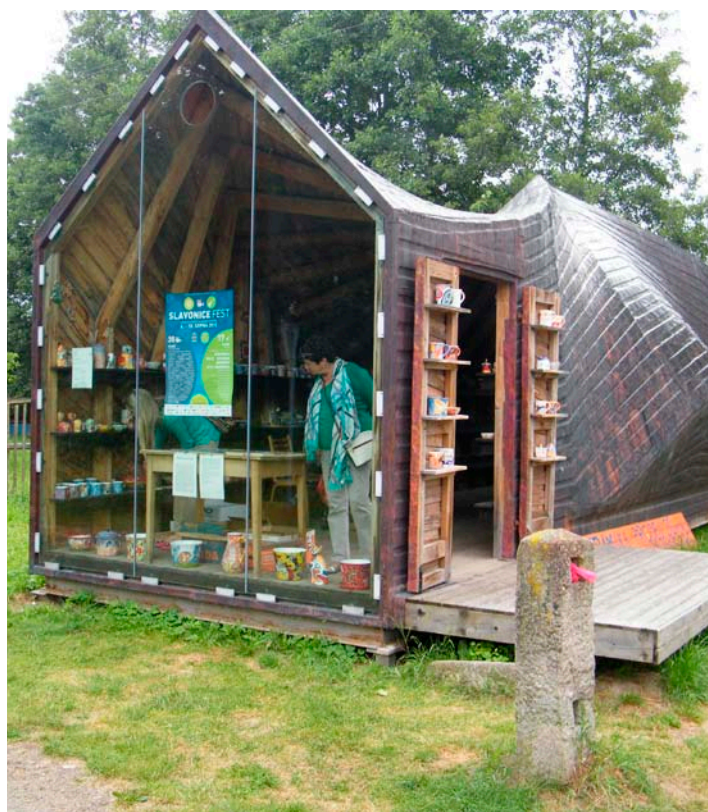
4) Vyhlášené termální koupaliště



DO MAŘÍŽE ZA KERAMIKOU A TAKÉ POHODOU

Před rokem 1989 byste se sem těžko dostali, i když je to jen skok ze Slavonic. Tam jsme se už ale v jedněch toulkách podívali. Maříž byla malou obcí a měla tu smůlu, že je blízko rakouských hranic. Takže byste určitě narazili na pohraničníky a museli byste se zpovídat, co tam chcete. Ono také nebylo na co se dívat, většina domů se rozpadala, zmizel úplně barokní zámek, obyvatelé byli vystěhováni. Maříž po roce 1990 objevil akademický malíř a sklář Kryštof Trubáček s přáteli z divadla Sklep, když se odstraňovaly dráty na hranici. V roce 1991 byla oficiálně založena Maříž, autorská originální keramika nesoucí od této chvíle ve svém názvu jméno takřka

zaniklé obce Maříž. Do Maříže zval Kryštof své přátele, spolužáky a výtvarníky, díky kterým začala vesnice Maříž postupně ožívat. Kryštof Trubáček v červnu roku 2000 po dlouhé a těžké nemoci zemřel. Přál si, aby jeho keramická dílna, do které vložil své srdce, existovala dál. V jeho započatém díle tak pokračují jeho nejlepší malíři a točíři pod vedením manželky Ing. arch. Markéty Trubáčkové. Dnes je tu reprezentativní prodejna a dílny, kde si můžete svůj hrneček sami namalovat a také velmi pěkná restaurace. V létě se venku konají koncerty a tak dnešní Maříž stojí opět za návštěvu!



ČTVRTÉ NEJVĚTŠÍ LÁZNĚ V ČESKÉ REPUBLICE

Luhačovice – lázeňské město s téměř 6 tisíci obyvateli. Jsou to čtvrté největší lázně v České republice a největší moravské. Léčí se zde především dýchací cesty, trávicí ústrojí, diabetes a pohybový aparát. Luhačovické prameny jsou považovány za jedny z nejučinnějších v Evropě pro vysoký obsah minerálních látek, ale také pro vynikající proplynění.

Vyvěrá zde 16 kyselkových pramenů a 1 sirný. Nejznámější z nich jsou Vincentka, Ottovka, Aloiska a pramen sv. Josefa.

Město je plné architektonických památek od nejlepších českých architektů, např. Du-

šana Jurkoviče, Emila Králíka nebo Bronislava Fuchse. V současné době se ve městě nachází 34 kulturních památek.

Nádherný park s lázeňskou promenádou a hlavní ulice města lemuje množství kaváren, vináren, restaurací a cukráren, které zvou k příjemnému posezení a mimo jiné nabízejí čerstvé lázeňské oplatky mnoha příchutí.

Nad městem je přehrada postavená ve dvacátých letech minulého století. Krásné okolí nabízí turistické a sportovní vyžití.

Návštěva těchto půvabných lázní stojí za váš čas.



Ottovka



Vila s lékárnou



Vincentka



Dům Bedřicha Smetany



Augustiánský dům



Kolonáda



Výletní vláček



Nádraží ČD



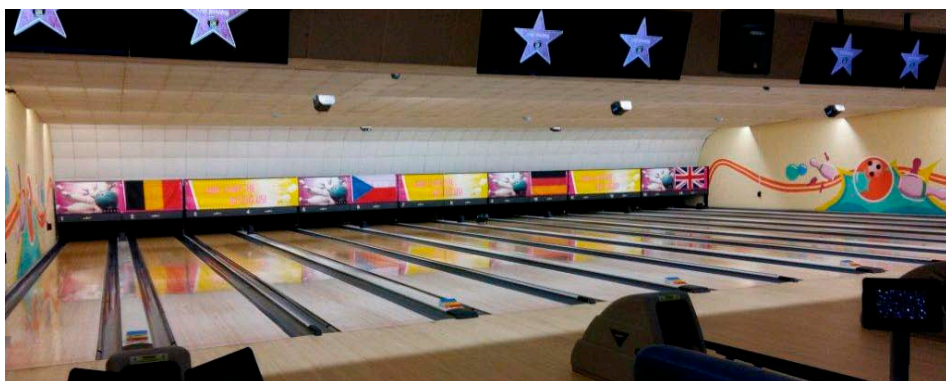
Přehrada

Sport

REGIONÁLNÍ MISTROVSTVÍ USIC V BOWLINGU

V uplynulých dnech se vrátili naši bowlingoví reprezentanti z regionálního mistrovství USIC, které se konalo v anglickém městě Wiganu. Po téměř dvacetihodinové cestě se čtyřmi přestupy pak odehráli na velmi opotřebované dráze AMF bowlingového centra šest her evropským způsobem a šest her tzv. americkou. Výsledné třetí místo je současným maximum, kterého jsou naši reprezentanti schopni. Z jednotlivců lze vyzvednout pouze výkon

hráče Viktory. Ostatní, přes bojovný výkon, zaostali za svými domácími náhozy. Nováčkovskou daň potom zaplatily naše ženy, které byly v minulých letech jazýčkem na vahách výsledků. Celkovým vítězem se stalo družstvo Německa, druhé místo obsadila Anglie, u které překvapily právě ženy svými výsledky. Zklamání hráčů z výkonů pak ještě umocnila nehoda vlaku při zpáteční cestě.



JUBILEJNÍ 10. ROČNÍK VYHRÁLI NERVÁCI

Ve středu 19. srpna 2015 proběhl v Olomouci 10. ročník turnaje trojic bowlingu. Překvapivým vítězem se stalo družstvo NeRV „A“ reprezentované hráči Vymazalem, Málkem a Holoubkem, které zvítězilo náhodem 3413 kulek a průměrem 189,61. Na druhé místo posunul Rakváře ČD posledním náhozem František Folt. Na obhájce trofeje DKV Olomouc tak zbylo „pouze“ třetí místo. Pro úplnost béčko NeRV skončilo na 23. místě z třiceti dvou účastníků.

M.N.



MÍSTO:	DRUŽSTVO:	JMÉNO	JMÉNO	JMÉNO	CELK:	PRŮM:
1	NeRV A	Holoubek Miroslav	Málek Jiří	Vymazal Pavel	3413	189,61
2	RAKVÁŘI ČD	Folt František	Štěpánek Martin	Šobora Radek	3353	186,28
3	DKV OLOMOUC	Hnilica František	Přihoda Antonín	Šrámek Josef	3345	185,83
4	HOFI	Hoffmann Pavel	Šístková Jarmila	Hofmann Miroslav	3239	176,61
5	SHARK VM	Topič Zdeněk	Kamas Karel	Masnata Karel	3210	178,33
6	ČD UZEL PŘEROV	Randová Anna	Černý František	Šístek Petr	3168	172,67
7	BŘECLAVÁCI	Antl Petr	Brymová Svatka	Smaženka Karel	3162	172,33
8	OR PRAHA	Šustr Ondřej	Richter Dušan	Holý Miloš	3118	173,22
9	ČT MIX	Ezr Oldřich	Ezr Vlastimil	Grepel Alois	3054	169,67
10	PLZEŇ 1	Pechman Josef	Pechmanová Hana	Silovský Josef	3005	163,61
11	OPT HK	Novotná Markéta	Friedová Josefa	Novotný Václav	2949	157,17
12	PJ OLOMOUC	Podola Tomáš	Motáň Ladislav	Kohoutová Jarmila	2916	158,67
13	TOPÍRNA PŘEROV	Ponižil Zdeněk	Konečný Karel	Gaja Luboš	2907	161,5
14	RUMBURK	Brzokupil Oldřich	Šístek Petr ml.	Šenkapoul Petr	2903	161,28
15	HLN OLOMOUC	Kiš Libor	Harásek Viktor	Horáček Roman	2888	160,44
16	DKV ČT	Krásna Roman	Šafránek Luděk	Gregor Miroslav	2874	159,67
17	KÚCANI	Velická Radek	Krška Jan	Kobslíková Kamila	2865	155,83
18	707ROJJKY	Kahánek Lubomír	Valjent Aleš	Bezecný Jiří	2857	158,72
19	ŠTOS ČT	Štosek Pavel	Štosek Petr	Polák Jan	2840	157,78
20	SSD OLOMOUC	Fajdekova Bohunka	Šebesta Zdeněk	Dokoupilová Eliška	2800	148,89
21	DLUHONICE	Novotný Lubomír	Balejová Dagmar	Horák František	2777	150,94
22	BOHUMÍN	Kozel Libor	Hanzel Rudolf	Rozkoš Pavel	2712	150,67
23	NeRV B	Novotný Miroslav	Mašatová Gabriela	Dousková Renata	2700	143,33
24	3. ŽET	Konvičná Květa	Konvičný Rostislav	Závorka Jaromír	2692	146,22
25	ŠTAN ČT	Štancil Jan	Vašina Václav	Holec Tomáš	2648	147,11
26	ČD CARGO OH	Bednarik Ladislav	Zhýbala Zdeněk	Mika Marek	2637	146,5
27	PLZEŇ 2	Dřížal Miroslav	Kučera Miroslav	Kesl Václav	2580	143,33
28	NOVÁK ČT	Novák Miroslav	Obruča Petr	Malý Ervín	2561	142,28
29	ZAP 1	Rucký Lubomír	Kalousek Roman	Trulej Kamil	2522	140,11
30	ZAP 2	Lodňanská Pavla	Kaláčová Květa	Kaloušková Monika	2363	121,28
31	LIŠKY PŘEROV	Liška Rudolf	Děřda Jaromír	Sázel Jan	2312	128,44
32	DKV OLOMOUC A	Skládál Augustin	Boehmová Věra	Zatloukal Lubomír	2309	124,94

Radíme řidičům

BUDE BEZPEČNĚJI NA SILNICÍCH PO PŘIPRAVOVANÝCH ZMĚNÁCH MINISTERSTVA DOPRAVY?

Vzhledem k enormnímu nárůstu počtu dopravních nehod jsou v plánu ministerstva dopravy některé změny, které zpřísní vydávání řidičských průkazů. Dle dostupných informací by měli mladí řidiči dostávat průkazy na zkoušku po absolvování vzdělávacího programu pro mladé řidiče současně s autoškolou.

A vyhodování delikventů by povinně museli absolvovat placený kurz. Ten by spočíval v psychologickém skupinovém sezení u psychologa se zaměřením na psychoreflexi, sociální zodpovědnost a osobní strategii se vy-

hnout opakovaným dopravním přestupkům. Další sezení by spočívalo v poskytování první pomoci zážitkovým způsobem.

Oproti připravovaným změnám je nyní postup pro získání řidičského průkazu snadnější. Zájemci o nový řidičský průkaz vyplní žádost do autoškoly – navštíví praktického lékaře k posouzení zdravotního stavu a po úspěšném absolvování autoškoly – obdrží řidičské oprávnění k řízení vozidla. A delikventi? Po uplynutí trestu a po posouzení zdravotního stavu lékařem se dostaví do autoškoly, kde se podrobí přezkoušení.

A po zdárném výsledku, opět hurá do provozu.

Připravovaný zpřísněný systém vzdělávání pro nové řidiče a delikventy funguje skoro po celé Evropě. Výsledky z tohoto nového programu mají ve světě až 50% úspěšnost. O správnosti statistiky je možné se přesvědčit na silnicích v zahraničí, kde řidiči daleko více dodržují pravidla silničního provozu než u nás.

Jen čas ukáže, jaký vliv bude mít toto zpřísnění na řidiče v ČR.

R.D.

Aktuality a zajímavosti

VENKOVNÍ PROJEKCE ČESKÉ TELEVIZE

Brněnské studio České televize připravilo pravidelné venkovní projekce.

Každý čtvrtek od 20:30 nabídneme Brňanům i návštěvníkům města záznam některého ze zajímavých koncertů, které jsme v minulosti natočili. Promítáme na plátno umístěné přímo na budově ČT v ulici Běhounská 18.

Akce České televize začala už 20. srpna záznamem koncertu kapely N.O.H.A. V dalších termínech přijde řada například na Midi lidi, Buty, Roberta Křesťana s Druhou trávou a další skupiny. Projekce se uskuteční za každé-

ho počasí minimálně do konce září. Vstupné je zdarma.



Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Jan Buchta – individuální člen

Stanislav Hošta – Skanska ŽS

Vlastimil Němec – ŽPSV Uherský Ostroh

Jana Geigerová – EMD Skanska

Jana Kešnerová – MOVO Plzeň

PhDr. Zdeněk Jílek – SŽDC