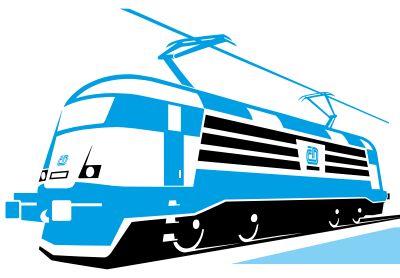
● V kolejišti leží člověk – strhující osobní výpověď jednoho z našich kolegů... str. 1 a 2 ● Na otázky Zájmů strojvůdce odpovídal vedoucí psycholog DVI... str. 1 a 4 ● Začátky ve FS byly často humorné, někdy plné rozporů anebo zklamání – vzpomínky na první zahraniční výjezd ... str. 1 a 3 ● Pan senátor neudělal nic... str. 1 a 2 ● Sladké sny, milé ČD!... str. 2 ● Právní servis FS – podpora v nezaměstnanosti... str. 3 ● Letem (nejen) železničním světem – filipínská překvapení... str. 3 a 4 ● Vyzkoušeli jste už penzion Real? – Nabídka velmi výhodných pobytů v Jizerských horách... str. 4 ●

číslo 9

15. května 2013
ročník 66



FSČR Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Tohle nás ve škole neučili...

Neděle, chvíle po poledni, poslední vlak. Nástup jsem měl včera ve 14:05 a končím dnes ve 13:15 hod. Mezitím přerušení – 6 hodin na nocležně. Jeden z těch „krásných víkendů"… Mám toho nad hlavu. Do cíle pár kilometrů.

Před vlakem se mihne silueta člověka. Sahám po brzdě – bekhend. Jako bych přejel kameny, co dávají školáci na koleje. Vlak zastaví. Nechávám zabrzděno, utahuji kolečko. Na vlaku jsem sám – kasičkář. Běžím na druhé stanoviště pro lékárničku. Tuším, o co jde. Není to poprvé a zřejmě ani naposled. Proběhnu oddílem a žádám cestující, aby nevystupovali. O jejich bezpečnost se musí postarat ten, kdo vymyslel 0/0-s.

S lékárničkou pod paží seskakuji na násep. Asi o 100 metrů dále leží v koleji člověk. Těžce zraněný. V bezvědomí, ale dýchá. Silně krvácí. Namísto nohou dva pahýly stehen, ze kterých trčí bílé kosti. Otvírám lékárničku. Rukavice nemůžu najít. Beru škrtidlo a utahuji. Prasklo. Stejně tak druhé, třetí. Není to ten šedý široký pás gumy, který mám ve své lékárničce v autě. Škrtidla zřejmě byla zteřelá nebo „jen" levný nekvalitní čínský výrobek". Až čtvrté škrtidlo se mi podaří utáhnout.

Mladík se probírá. Stěžuje si na bolest nohou. Chce je narovnat. Jednu má pod sebou, tak mu ji vytáhnu a „narovnám", tedy pokládám tam, kde by normálně měla být. Část druhé nohy leží o 20 m dále. Adrenalin už pracuje, a tak na omdlévání nemám čas. Ještě druhé stehno. Škrtidlo už nemám. *„Co děláš, vole?"* ptá se mladík. *„Půjčím si opasek"*, odpovídám a slibuji, že ho vrátím. Utahuji druhé stehno. Mezitím se mladík snaží sundat to první škrtidlo. Chvíli spolu zápasíme, pak ztratí vědomí. Opatrně mu podložím hlavu, přikrývám ho bundou. Teď volám 155. Vysvětluji, kdo jsem, co a kde se stalo. Pro nepřístupný terén v polích žádám vrtulník. Sestra, operátorka z dispečinku záchranky, pokládá pár otázek, radí, povzbuzuje. Končím hovor, utíkám do vlaku. Zraněného musím nechat svému osudu. Co bych dal za vlakvedoucí(ho) nebo pomocníka strojvedoucího k ruce!

Stupačka dveří je z náspu přes metr vysoko, mám ji nad pás. Škrábu se nahoru. Cestující na mě zírají. Později zjistím, že mám ruce po lokty od krve, zakrvácený oděv… Spěchám na stanoviště. Přes TRS hlásím dirigujícímu dispečerovi, co a kde se stalo. Jde o čas. Přepínám na simplex. Slyší mě najednou výpravčí v cílové stanici, v depu i centrální dispečerské pracoviště (CDP). Ptají se mě na průjezdnost koridorové trati. Ta je OK, jsem na lokálce. Cestujícím vysvětluji, co se stalo. Sedí jako zařezaní.

Spěchám zpět ke zraněnému. Uvolňuje si opasek na noze. Musím ho uklidnit a vše znovu utáhnout. Čas je relativní, minuta jako hodina. Opět volám rychlou. Mám podložit nohy, abych zajistil dostatečný oběh krve, zmírnil krvácení a šok. Asi mě nepochopila. Popojdu a tak, aby mě mladík neslyšel, vysvětluji sestře, že zraněný už nohy nemá. Snažím se mu kufrem lékárničky podložit pánev, nic jiného po ruce nemám. Nemůžu ho zvednout. Sražená krev na jeho kalhotách je jako mazlavá hmota. Nakonec se mi podaří tělo nadzvednout a pánev podložit.

Zvoní telefon. Rychlá? Ne. Regionální dispečer chce vědět jméno, číslo HKV, číslo vlaku… Sakra, když mi volá, tak jméno zná…! Nemám čas. Típnu telefon. Ten celý od krve mi vyklouzne z ruky a padá na zem, někde pod zraněného. Nemůžu ho najít. Naštěstí zvoní. Mám ho.

Volá rychlá. Vrtulník i sanitka jsou na cestě. Telefon mi opět vyklouzne z ruky, padá. Je celý. Rozhlížím se a hledám místo pro přistání. Kolem jsou pole. Do zoraného to nepůjde, ale vedle je strniště, pevný podklad. Zvoní telefon. Dispečerka (jiná) chce vědět jméno, číslo HKV… Mám chuť ji od plic poslat někam. Típ-

Pokračování na str. 2

Psychoterapeutická pomoc je zcela anonymní a se zdravotnickou dokumentací nemá nic společného

Článek kolegy J. M. „Tohle nás ve škole neučili..." je nesmírně strhující osobní výpovědí a svědčí o tom, že strojvedoucí prožívají v takových vypjatých situacích obrovská dramata. Vyvstalo nám ovšem také hned několik otázek, s nimiž jsme oslovili **vedoucího psychologa DVI, a.s. PhDr. Jiřího Popelku**.

Nebylo by možné uvažovat o tom, že by o tak závažných případech, jako je například tento popsaný v článku, byli psychologové ČD vždy automaticky informováni, aby mohli zaměstnance sami kontaktovat a nabídnout mu odbornou pomoc? A po dohodě za ním pak třeba i osobně přijet?

Mám za to, že by bylo velmi vhodné, kdyby byl psycholog informován a mohl operativně nabídnout svoji pomoc. Nicméně pravidla, jak postupovat z hlediska zajištění následné psychologické podpory po podobných případech, si určuje zaměstnavatel, v tomto případě ČD. Na Slovensku to třeba mají tak, že po podobném incidentu má strojvedoucí nárok říct, že už dál nepojede, resp. má nárok na následnou pomoc psychologa (má-li tuto potřebu). Avšak jistě máte pravdu v tom, že chápání psychologické pomoci či návštěva psychologa (lidé si velmi často pletou psychologa a psychiatra) je v našich krajích doposud vnímána jako dehonestující.

Další problém je v tom, že jsme na celou republiku pouze dva (což jistě na vyšetření a posouzení způsobilostí stačí, jsme vytíženi), ale právě mnohdy velká vzdálenost od místa nehody (a také třeba čas, kdy se věc stala) činí okamžitou pomoc na místě velmi nepravděpodobnou. Další je otázka dopravy na místo (auto soukromé…) Jistě si dokážete představit i řadu dalších komplikací. Nicméně u velkých nehod jistě zasahujeme (např. Studénka).

Každopádně bychom byli rádi za větší propagaci psychologických služeb a samozřejmě bychom rádi postiženého kontaktovali. Přijet za ním osobně – jistě, i to si dokážu představit, ale naráží to na podobné problémy (standardní práce, objednaní klienti… a na straně druhé cestovné, obecné komplikace…).

Co je velmi důležité, je informace, kterou

Pokračování na str. 4

Výroba souprav Railjet ČD je již v plném proudu

Během dvoudenních prezentačních jízd, konaných 17. a 18. dubna, se české veřejnosti představila vlaková souprav Railjet. České dráhy a ÖBB tuto komfortní soupravu poprvé v ČR nasadily nejprve na trase z Vídně do Prahy a dále do Ostravy. Následujícího dne se pak vydala na dalších dvou spojích, na pravidelném SC Pendolino z Ostravy do Prahy a jako zvláštní vlak z Prahy do Vídně. Vedle oficiálních hostů a zástupců médií nabídnuté příležitosti využila i širší veřejnost, neboť na uvedených spojích se svezly i stovky dalších cestujících, ponejvíce železničních fandů.

„Railjet přináší do České republiky úplně novou kvalitu cestování. Nabídne atraktivní služby, což určitě přiláká na železnici další zákazníky. Bude to silný konkurent pro cestování auty nebo autobusy na přetížených dálnicích a silnicích. Lepší služby poskytneme díky Railjetům manažerům i běžným cestujícím, rodičům s dětmi nebo cyklistům," řekl Petr Žaluda, předseda představenstva ČD, a.s.

„Rychlé spojení z Grazu přes Vídeň do Prahy od prosince 2014 je další důleži-

Pokračování na str. 2

Při své první prezentační jízdě z Vídně do Prahy souprava Railjet zastavila i v žst Brno hlavní nádraží, kde Christian Kern z ÖBB (na snímku uprostřed) a Roman Kokšal ze Siemensu CZ předali model této moderní vlakové soupravy předsedovi představenstva a generálnímu řediteli ČD Petru Žaludovi (foto Michal Málek a Libor Poláček)

Nad dvojicí letošních jednání aneb Ve znamení rychlých proměn v ČD Cargo

Letošní předjaří bylo u společnosti ČD Cargo ve znamení hned několika pro naši profesi významných jednání. Dvou z nich jsem měl tu čest se zúčastnit, a tak bych je rád podrobněji přiblížil i vám.

První pracovní setkání se týkalo **snahy zkrátit přípravné a odstavné doby na polovinu**. Již osmého února proběhlo v zasedacím sále PJ Praha připomínkové řízení ohledně změn několika interních norem s předpokládanou platností již od 15 února! Za zaměstnavatele zde bylo několik ředitelů příslušných odborů a autoři jednotlivých norem a za zaměstnance vrcholoví představitelé všech odborových svazů působících u ČD Cargo.

Hned v úvodu byla provozním ředitelem ing. Zdeňkem Meidlem stručně popsána nelichotivá ekonomická situace firmy a zaznělo důrazné upozornění, že se úsporná opatření v nějaké formě dotknou úplně každého. Zástupci zaměstnanců tak mají jedinou možnost věcnými argumenty zasáhnout do připravované změny jednotlivých norem. Pak již následovalo vždy přednesení změny normy příslušným autorem.

Zprvu šlo o změny ohledně lepení vozových nálepek, řazení nákladních vlaků, kde vypadl celý odstavec ohledně počtů náprav bez brzdy a jízdy vlaků brzděných druhým způsobem brzdění, jedoucích však pod číslem vlaku brzděného prvním způsobem se sníženou rychlostí. Ani docela bouřlivá diskuze s projevy velkého nesouhlasu nedokázala zvrátit přesvědčení vedení a byla jasně ukončena s dovětkem, že „se to vyzkouší a pak se uvidí".

U vozmistrů bylo změn asi nejvíce. Zejména viceprezident FV Hevera vystoupil s jasnými argumenty proti připravované změně. Klíčové bylo, že nové vozy jsou vždy delší a také vlak při stejném počtu náprav je tedy oproti dřívější době již výrazně delší a ještě mají přibýt další povinnosti při kratším čase. V navrhovaném limitu to není možné stihnout. Na základě toho byla nabídnuta separátní schůzka představitelů vozmistrů s vedením ČD Cargo.

Pokračování na str. 2

Arogance a nic jiného

Jednoho podzimního smogového dne loňského roku jsem usedl k počítači a napsal dopis svému senátorovi Senátu Parlamentu České republiky. Jako občan – volič jsem pana senátora v sedmdesátiřádkovém podání formátu A4 a dvěma krátkými přílohami upozornil na zdravotní problémy obyvatel naší republiky související s preferencí automobilové dopravy před ekologickou dopravou železniční. Zmínil jsem se i o studii o externích nákladech u jednotlivých druhů dopravy – tzv. externalitách, kde seriózní vědecké výzkumy zcela průkazně poukazují na celospolečenské výhody železniční dopravy před dopravou silniční. Musel jsem samozřejmě poukázat na absenci kvalitní státní dopravní politiky a s tím související diskriminační podmínky pro železniční dopravce v osobní i nákladní přepravě. O harmonizaci těchto podmínek se dlouhá léta jen a jen a opět jen a jen hovoří, lépe řečeno stále

Pokračování na str. 2

Díky za vysoce morální a etický přístup!

Vážení kolegové,

dovolte, abych také prostřednictvím časopisu Zájmy strojvůdce poděkoval členu naší základní organizace, panu **Jaroslavu Plotovi** za jeho již **120 bezpříspěvkových odběrů krve**. Velmi si ho vážíme a vysoce oceňujeme jeho morální a etický přístupu k lidem a k celé naší společnosti. Tímto svým mimořádně humánním přístupem navíc nepochybně dělá čest také naší základní organizaci FS a v neposlední řadě i profesi strojvůdce jako takové. Myslím, že by i někteří z nás měli přehodnotit svůj přístup a své rozhodování hodnotit nejen ze strany taktické, ale také především z té druhé, eticko-morální stránky.

Na závěr bych rád dodal, že **je mi velkou ctí být předsedou ZO Federace strojvůdců DKV Praha, kde jsou členové s takovým morálním a etickým přístupem, jako má právě náš kolega Jaroslav Plot. Jardo, díky!!!**

Za celou ZO FSČR DKV Praha
ze srdce děkuje předseda Roman Kraus

Jak ten čas běží... O čem nám tenkrát v Halle vyprávěl Manfred Schell?

Čas si jako jediný na světě jde svým tempem, všem měří stejně a nedá se nijak obalamutit či obelstít. A je to tak správně, jinak bychom neměli historii a nemohli se podívat zpět. Po letech se také můžeme už s úsměvem a nadhledem podívat na svoje činy z let dávno minulých.

Když se vrátím zpátky o 23 let do doby, kdy se teprve formovala Federace strojvůdců, kdy jsme s nadšením tropili věci dobré, horší či vyložené zmetky, musím se pousmát. Dnes už možná jen málokdo z nás si uvědomuje, že naše snaha založit Federaci strojvůdců, resp. obnovit její činnost, byla vedena také přesvědčením postavit proti tehdejším všemocným pánům na železnici, řízeným z ÚV KSČ, někoho, kdo bude mít silnou podporu profesní organizace strojvůdců. Oni se totiž i naši předchůdci, organizovaní strojvůdci ve Federaci lokomotivních čet, po okupaci vlasti spřátelenými vojsky Varšavské smlouvy v roce 1968 postavili aktivně na odpor tehdejšímu režimu. Byli to nástupci prvorepublikové Federace strojvůdců, kteří požádali o registraci v politicky volnějších šedesátých letech. Byl to ale krok, který bytostně ohrožoval tehdejší všemocné ROH (Revoluční odborové hnutí), takže registrace se nekonala a naši kolegové tehdy vyvíjeli svoji odborářskou činnost víceméně nelegálně. A jejich tehdejší protest (tzv. pasivní rezistence) nebyl stávkou, oni naopak pracovali přesně podle platných předpisů, norem a nařízení. A dráha se zastavila. Tvrdě za to byli potrestáni, spousta z nich vyhozena z práce, byli vězněni a podobně stíháni.

Naše role po roce 1989 nebyla tak nekompromisní, tehdy jsme se jen pomocí „kulatých stolů" snažili změnit vedení tehdejších ČSD na všech úrovních. No, dopadlo to dobře i možná nedopadlo, to nechám na posouzení jiným. Hlavní věc byla, že se někdo s mandátem za strojvůdce zúčastnil všech těch veřejných jednání a od té doby s námi bylo počítáno. Naše začátky ve FS byly často humorné, někdy plné rozporů, zklamání, ale jinak se to nakonec povedlo, Federace strojvůdců funguje.

Dost zajímavý byl třebas náš první zahraniční výjezd do německé Halle na sjednocovací sjezd odborů německých strojvůdců. V západním Německu fungoval svaz GDL, v tehdejším východním něco jako naše ROH. Sjezd se konal na konci září 1990, těsně před sjednocením Německa. Jeli jsme do Halle s přestupem v Lipsku. Naše cesta začala brzy ráno v Praze přes Děčín a Drážďany do Lipska. Po přejezdu hranic jsme si všimli, že jsme ve vlaku zůstali jen my čtyři. Kromě mě tam byl i tehdejší náš prezident Tomáš Slunka, tlumočník a viceprezident. Jména těch dvou mi vypadla z hlavy a nikde jsem je ani nenašel. Tak se jim tímto omlouvám. Překvapená byla i průvodčí, paní v předdůchodovém věku. Náš tlumočník byl vynikající, vše dovedl přesně a bez chyb přeložit, a to oboustranně. Vysvětlili jsme jí, kdo jsme, kam a proč jedeme. Ona si jen tak povzdechla, no jo, západní Němci a jejich budoucí uspořádání Německa. Oni tady už všechno řídí, vše financují, ve všem mají jasno a my, obyčejní východní Němci, je moc nezajímáme. Jako bychom neuměli pracovat, jako bychom se o sebe neuměli postarat. Vždyť dnes

Pokračování na str. 3

Tohle nás ve škole neučili...

Dokončení ze str. 1

nu telefon. Volám zpátky rychlou. Operátorka mi sdělila, že vrtulník je blízko. Vidí na monitoru signál mého mobilu a blížící se tečku vrtulníku. Sděluji, co mám na sobě a že označím místo přistání. Slyším vrtulník, už i vidím. Přes telefon s operátorkou navádíme vrtulník na přistání. Záchranáře vedu na místo. Doktor mi říká, že zraněný přežije. Dobrá práce! Cítím, jak se mi ulevilo.

Vyškrábu se do motoráku. Vysílačkou informuji dirigujícího dispečera. Žádám o náhradní vozidlo pro cestující. Na WC ve voze se vidím v zrcadle. Zkrvavenou košili, ruce, tvář. Konečně se můžu umýt a očistit zapatlaný telefon. Sedím mezi cestujícími. Jsem vyčerpaný. Možná se svalím, nechci být sám. Řekneme si s cestujícími pár vět. Pak volá kolega. Hlásím mu polohu vlaku. Spíše než kilometrická poloha mu pomůže popis místa, ale z jeho strany pohledu, aby do nás nevrazil. Jede mi naproti.

Přibíhají hasiči. Po kolejích více než 2 km. Slušný výkon. Pak přijíždějí sanitka a tři hasičské vozy. Dorazila policie ČR. Test na alkohol. Pak jdou ohledat a zajistit místo nehody. Pomocný vlak je tady. Žádám hasiče, aby pomohli lidem přestoupit, je to vysoko. Cestující spěchají na další přípojný vlak. Přijedou do cíle později, ale jsou bohatší o nevšední zážitek.

Přijíždí vyšetřující SŽDC. Má nehodovou pohotovost. Pozdraví, představí se. Velmi korektní. Nacionále, sepíše protokol. Nepodepisuji, nemusím. Pak znovu policie. Nacionále, zápis. Vše jsem řekl tady vyšetřujícímu. Chápou, přepisují si. Ještě je žádám o informaci, ohledně možného přenosu infekce. Nestačil jsem si nasadit rukavice. Zeptají se...

Někdo na mě chce průkaz k řízení. Nepozdravil, nepředstavil se. Nemám sílu se dohadovat. Normálně bych ho poslal někam. Předkládám „řidičák“. Fotí si ho, což se mi nelíbí. Má tužku a papír, ne? Brzděnku, protokol… Proužek mu nedám, nevím, kdo to je. S dalšími věcmi ho odkazuji na předchozí pány…

S vyšetřujícím z depa vyjmeme proužek, provedeme zápis, kontrolujeme čas. V depu nemají dalšího firu, a tak se domluvíme, že ten kousek do cílové stanice dojede on se mnou, kdyby něco… Všichni už jsou pryč. Po více jak dvou hodinách od události odjíždíme s vlakem jako poslední. Jen na kolejích zůstane bílá skvrna po sanaci místa. V příštích směnách mi vše bude připomínat.

Jsem na šatně. Zakrvácený oděv házím do pytle a do popelnice. Stejně to nepůjde vyprat. Pod sprchou se snažím spláchnout nepříjemný zážitek.

Rozklepu se až doma. Do řeči mi není. Nemůžu spát. V noci na internetu najdu nedělní článek z 15. hodiny: „Mladík nepřežil srážku s vlakem.“ Je mi nanic. Policie odjela ve 14:50 a novinky.cz v 15:00 už mají článek… Špatné zprávy se dobře prodávají. Kdyby k tomu alespoň napsali: „Lidi, nelezte vlaku pod kola, bolí to“! Mašinfiru nejvíc…

Část druhá: V pondělí volá policie. Mladík přežil, je ve stabilizovaném stavu, v umělém spánku. Dobrá zpráva. Ta špatná je, že o případné infekci mi nemohou nic sdělit – lékařské tajemství a ochrana osobních údajů. A co já? Kdo mě ochrání? Nerozumím, ale chápu.

Volají z depa. Mám vymazanou směnu a tři dny volno. U DB mají strojvůdci týden (více?) zdravotní dovolenou a péči psychologa. Kvituji alespoň, že se nemusím o volno doprošovat. Musím ale do depa k protokolu. Pak ještě k dalšímu na policii ČR. Zažil jsem před cca 20 lety, že se mnou jednali u policejního protokolu jako s masovým vrahem. Tito policisté se ke mně chovají slušně a velmi korektně. Jsou to zkušení rutináři. V jejich okolí je skokanů pod vlak dost. Dozvídám se, že můj případ byl odložen, resp. „nebyly zjištěny důvody pro zahájení trestního stíhání vůči mé osobě.“ (?) Mladíka vyslechnou, až se probere z umělého spánku. Po jeho dalším osudu nepátrám. Chci zapomenout, sám sobě psychologem.

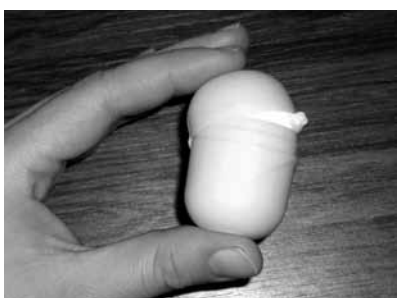
Část třetí: Své obvodní lékařce sděluji stručnou verzi příběhu. Také nemůže zjistit, zda mladík byl infekční. Posílá mě na vyšetření krve. Další za měsíc, za tři, za půl roku. Tak několik měsíců budu v nejistotě, zda mám žloutenku, HIV… a špatně spát. Vysvětluje mi, jak se mám chovat, abych případně infekcí neohrozil rodinu, okolí… Dává mi radu. Také poskytovala první pomoc někde na ulici. V obalu od čokoládového vajíčka nosí pár gumových rukavic potřebné velikosti. *„Je to praktické, najdu to i v kabelce a ušetří to spoustu nepříjemností,“* usmívá se… Tak hodně štěstí!

Generální ředitel ČD poděkoval mně a dalším desítkám podobných zaměstnanců za to, že jsme zachránili lidský život, zabránili nehodám, škodám. Vážím si toho. Za věcí jsem udělal tlustou tečku.

Tento článek jsem psal s velkým sebezapřením. Probíral jsem se protokolem a v paměti oživil dva roky staré, nepříjemné vzpomínky. V žádném případě se nechci chlubit nebo si hrát na hrdinu. Byl jsem požádán panem šéfredaktorem, zda bych událost mohl do Zájmů strojvůdce popsat pro své kolegy. Ti, kdo to zažili, vědí. Ostatní si snad udělají představu, jak to probíhá. Stát se to může komukoli. …a přes všechna školení – tohle nás ve škole neučili…

-JM-

P.S.: Tímto článkem dělám tlustou čáru a už o tom nechci nikdy s nikým ani mluvit. Jen zapomenout. Jaké je to číslo na psychologa ČD? Mějte ho u sebe!



Obal na hračku z čokoládového vajíčka může posloužit i pro pár gumových rukavic potřebné velikosti (k článku Tohle nás ve škole neučili...)

Sladké sny, milé ČD!

Na podzim 2012 jsem psal o (ne)přípojích lokálek v uzlových stanicích na vlaky v úseku Bohumín–Praha. Proč z lokálek nemůže být přípoj na Prahu nebo Žilinu a zpět, tak jako před 40, 20, 10 lety?

Stížnosti a žádosti cestujících nebyly v GVD 2012/13 ze strany ČD, a.s. vyslyšeny. Cestujícím se opakovaně dostávalo v několika obměnách odpovědi, proč to nejde, a boj tedy vzdali. Namísto toho vrcholí rychlostní závod tří dopravců v úseku Bohumín–Praha (téměř) bez zastavení.

Blýská se na lepší časy. Pokud si myslíte, že se ČD probudily, jste vedle. To jen „Švýcarská kvalita“ přání cestujících vyslyšela a má v úmyslu od GVD 2013/14 zastavit své vlaky ve Studénce. Cestující do/z Prahy budou mít přípoj na dvě zdejší lokálky (spádová oblast s cca 60 tis. obyvateli). V předstihu tak nabídne návaznost na letiště Ostrava Mošnov (9 km / 10 min. jízdy po silnici). Než se dokončí železniční spojení mezi Studénkou a letištěm Leoše Janáčka v Mošnově (Ostravě), budou bývalí zákazníci ČD v péči konkurence.

Pokud LEO Express zastaví i v Suchdole nad Odrou (tři lokálky, okresní město a oblast s cca 55 tis. obyvateli), může si vybírat cestující z více než sta tisíc potenciálních zákazníků.

Vypadá to, že ČD, a.s. stále spí a dokola na žádosti píší, že: „kvůli jednomu cestujícímu“… Můžou přece jet osobákem do Ostravy a tam je přípoj na Pendolino. Jenže cestující počítají (čas, peníze i přestupy), a tak se jim to nevyplatí.

Obchodním a marketingovým manažerům GŘ ČD přeji hodně nápadů při vymýšlení dalších marketingových lákadel a akcí na nový GVD 2013/14, který se právě začíná tvořit.

Zastavit přímý spoj v úseku Žilina–Bohumín–Praha s přípojem na lokálky je přece tak prosté. Zřejmě proto „marketingově“ nevhodné. Sladké sny, milé ČD! Našim dětem a vnukům pak už zbude na ČD jen malá vzpomínka.

-JM-

Nad dvojicí letošních jednání aneb Ve znamení rychlých proměn v ČD Cargo

Dokončení ze str. 1

Pak došlo na strojvedoucí. Mělo dojít ke zkrácení časů na písemné práce, převzetí a odstavení hnacích vozidel. Vše na polovinu oproti současnému stavu. Nesouhlas od všech zainteresovaných odborových představitelů, kteří mají co dočinění s naší profesí, byl také bouřlivý. Při předešlých vystoupeních jsem se odhodlal také něco málo přednést, ač jsem zde byl přizván jen jako technický poradce. Tady jsem se osmělil již více a přednesl argument v tom smyslu, že napsat lze cokoliv, ale s lokomotivou bez dostatku stlačeného vzduchu nelze dělat skoro nic a kompresor prostě rychleji foukat nebude. Naštvanost šéfů byla dost patrná.

Výsledek se však dostavil. Extra schůzka se zástupci managementu ČD byla v následujících dnech sjednána i pro strojvedoucí. Byl jsem přizván i sem, a tak jsem strávil víkend intenzivní přípravou. Zaměřil jsem se na konkrétní tři řady lokomotiv, které dobře znám, a se stopkami měřil jednotlivé předepsané úkony v logické posloupnosti.

Vycházel jsem především z toho, že ono napsané „provede ZBHV“, nebo zkontroluje to či ono vyznívá velice krátce, ale samotné provedení obnáší i sestupování z mašiny a opětovné nastupování. Napřed tam musím dojít a to taky nějakou dobu trvá! Takto po sekundách jsem to tedy rozepsal pro řadu 742 jako nejrozšířenější motorové lokomotivy, pak pro remotorizované 753.7 jako představitele modernosti, kde je jiné rozložení úkonů v čase, a jako poslední pro elektrické 122 a 123. Další již nebylo možné v daném čase zpracovat a zřejmě by to ani nebylo příliš účelné. Vhodná by tam byla představitelka střídavé trakce, ale s těmi nejsem dostatečně obeznámen. Časy jsem počítal na poměrně fyzicky zdatné jedince a předpokládal znalosti dané řady tak, aby dotyčný již dobře věděl, kde co má kontrolovat.

V budově ředitelství nám byla určena jedna ze zasedacích místností a účast byla docela hojná, a to tak, že již skoro nebylo ani kam odložit osobní věci a svršky. Jednání vedl ředitel odboru 014 ing. Vítězslav Šmelko a jako předkladatel změn zde byl ing. Petr Dupal a také samozřejmě tvůrce PTs-10 Milan Heřman. Nebudu vyjmenovávat všechny účastníky z obou stran jednacího stolu, ač každý z nich odvedl poctivý kus práce a poděkování tedy určitě patří i jim.

Po stručném vyjasnění situace se započalo s domluvou o čase na administrativní práce po nástupu na směnu. Naráželo se zejména na vyhlášky pro strojvedoucí, které jsou velmi proměnlivé v četnosti i co do množství obsahu. Je pravdou, že často nevyjde žádná vyhláška ani opatření ředitele a pak je zde určitá časová rezerva. Byla tedy snaha o jakési zprůměrování času potřebného na prostudování. To se podařilo zvrátit až připomenutím faktu, že po nástupu na směnu mnohdy následuje režijní jízda nebo střídání na ose a čas tak nelze v žádném případě prodloužit.

Ohledně vyhlášek by mělo dojít k jejich redukci na opravdu nezbytné minimum a barevné zvýraznění podstatného. Informace o úrazech, případně o menších nehodách, by měly být vypuštěny. Změna je v **rozšíření výkonů, kterých se týká kratší pětiminutová doba na písemné práce při ukončení směny**. Nebudou tam jen místní výkony, ale **všechny, kde převládá 9. platová třída**. Důvodem je, že je tam více volného času ve směně.

V případě, že prokazatelně dojedete vlak anebo ukončíte posun v samém závěru směny a nebudete tak mít potřebný čas na písemné práce, budete vykazovat oněch pět minut jako přesčas.

Další změnou je **jen odpadnutí samostatného času na přezkoušení VZ a radiostanice** s odkazem, že to lze provést v době činnosti kompresoru při oživování HV. Všechny **ostatní časy** zůstávají v nezměněné podobě.

V diskuzi o časech na převzetí a odstavení HV bylo jednání z naší strany směrováno na vyjádření dobré vůle i skutečné snahy změnit některé naše interní normy a nařízení. Záhy se ukázalo, že reflektují nařízení a legislativu vyššího stupně a není tak možné je rychle a snadno změnit. I tam, kde naše snaha byla společná, např. vypuštění kontroly plomb všeho možného, platnosti manometrů a hasičských přístrojů, nám bylo vysvětleno, že i když je vozidlo přebíráno z opravy s protokolem a bude tak za to z pohledu zaměstnavatele zodpovědný konkrétní pracovník, tak to není nic platné, protože z pohledu nadřízené legislativy je zodpovědný ten, kdo v dané chvíli řídí dotčené vozidlo.

U samotného převzetí HV bylo konstatováno, že je nesprávně uveden počátek času převzetím klíčů HV, nebo lépe řečeno, do tohoto času se vkládá čas nutný na technologickou chůzi, a to zejména tam, kde to už má nějaký význam. Grafista by to tak měl již mít zpracované.

Pak už s trochou nadsázky jen stačilo zmínit konkrétní a těžko vyvratitelné časy na „oživení“ některých řad HV, jako je doba chodu kompresoru, načtení SW některých zařízení... a už nebylo moc co řešit.

Jak jsem již zmínil, odpadl samostatný čas na vyzkoušení radiostanice, protože to je možné provést souběžně s jinou činností.

Hostitel, ředitel odboru plánování kapacit ing. Šmelko, coby předkladatel sám konstatoval, že zatížení strojvedoucích zejména administrativou a dalšími „zbytečnostmi“ je až neúměrné a je třeba ho co nejdříve řešit. Ukázalo se tak, že už současné časy jsou na samé hranici možností a i za mírně nepříznivých okolností už za nimi.

Jakékoliv zpoždění při náhlých komplikacích je tedy akceptováno, a pokud je na konci směny, tak máme jednoznačně vykazovat práci přesčas!

Zatím tedy skoro vše při starém, ale bude usilovně a co nejrychleji hledána cesta jak co nejdříve vybavit vozidla nebo strojvedoucí on-line přístupem k potřebným datům, tj. vyhláškám tak, aby je bylo možné např. číst při režijní jízdě anebo později na lokomotivě.

Jako jediná reálná možná úspora fondu pracovní doby strojvedoucích byla shledána cesta zkrácení zejména nočních režijních jízd ve velkých uzlech použitím služebních aut.

Pan ředitel to uznal a nastínil možnost už v současnosti v některých místech použití auta řízeného vozmistrem a tam, kde to bude účelné, tak přímo střídajícími se strojvedoucími.

Jak jsem již uvedl, zatím skoro vše beze změny a tak jak bude pokračovat vývoj, tak bude i průběžně tvůrce PTs 10 ing. Petr Dupal navrhovat jeho změny.

Druhé jednání se týkalo problematiky provozu Mn vlaků bez služebních vozů. Koncem února jsem se dozvěděl, že od prvního dubna dojde k odstavení všech služebních vozů, protože všechny čety Mn vlaků budou vždy s četou jen 1/0 a posunovač tak pojede na mašině. Začal jsem tedy urychleně shánět informace o množství provozovaných vozů řady Daa-k a nákladech na jejich provoz. Vše jsem za vydatné pomoci zejména kolegy Miloše Brunnera sepsal a bylo to přiloženo k nesouhlasnému stanovisku výboru PJ Praha.

Důležitými body bylo zejména vyjádření, kam umístit zarážky a podložky na lokomotivu, v zimě i hrablo a koště na sníh, uložení osobních a služebních věcí posunovače, a v neposlední řadě zejména znečištění sedaček od umazaných montérek posunovače šmírem z nárazníků a šroubovek.

Výsledkem bylo přehodnocení původního rozhodnutí zaměstnavatele s tím, že stanovení potřebného počtu a použití služebních vozů je na uvážení ředitelů jednotlivých PJ a o případných úpravách lokomotiv proběhne samostatné jednání. Služební vozy se budou používat při nepříznivém počasí, zejména sněžení a nutnosti vozit odklízecí prostředky anebo za vytrvalého deště, kdy hrozí zamlžení oken na stanovišti z mokrého oděvu posunovače, nebo také v případě, že na stanovišti bude rovněž strojvedoucí v zácviku či jiná oprávněná osoba

Protože na většině Mn vlaků jezdí 742, tak jsem využil příležitosti a jel na základě pozvání vedoucího LČ Praha do SOKV v Českých Budějovicích.

Schůzka byla určena prvotně k jiné záležitosti, ale využili jsme přítomnosti správce řady 742 pana Neumanna k jednání o umístění všeho potřebného na lokomotivu. S krátkým předstihem jsem připravil několik fotografií s možným umístěním zarážek a provedení držáků na jiných řadách HV včetně některých zahraničních a navrhl tři místa vhodná pro držáky zarážek na 742. Umístění na vnitřní stranu stupaček směrem k podvozku bylo nakonec vybráno k realizaci a pokusně budou navařeny držáky na první lokomotivu. Takto budou tedy čtyři zarážky ihned po ruce a případné další mohou být ve skříňce pod kabinou strojvedoucího.

Uzamykatelné podložky jsou natolik rozměrné, že je není snadné někam bezpečně umístit a nevozí se vždy. Zatím jako jediné přijatelné místo nám vyšlo nadále je vozit na ochozu před kabinou strojvedoucího, avšak bezpečně připevněné ke stojně zábradlí. Bylo by sice možné přivařit závěsy na zábradlí, ale v době, kdy tam podložky nebudou, by tyto držáky zbytečně překážely.

Ohledně sedaček je dojednán potah z materiálu jako montérky na jednorázové použití nebo z igelitu. Předpokládaná životnost je přibližně tři dny. Vydávat je budou jednotlivá PP.

Samozřejmě všichni dobře víme, že není na stanovišti dost místa na další tašku i věci posunovače a když přijde promočený, tak se budou potit okna. Jenže v současné době nejsou žádné možnosti řešení.

Možná je výsledek pro mnohé z vás zklamáním, ale mohu vás ujistit, že jen vynaložením maximálního úsilí členů prezídia FSČR a příkladnou spoluprací a díky sounáležitosti s dalšími odborovými svazy zastupujícími strojvedoucí se podařilo zachovat maximum možného. A nešlo o málo. Každé zkrácení času zejména na začátku a konci směny má vždy dopad do zaměstnanosti. A pro ty, co zůstanou, také další zatížení z nedostatku času.

Závěrem bych tedy chtěl znovu upřímně poděkovat všem zúčastněným na obou stranách jednacího stolu, protože bez snahy o porozumění a proniknutí do hloubky věci by nebylo možné dosáhnout přijatelného řešení.

Ohledně lokomotiv využívaných především na Mn vlaky budeme nadále sledovat vývoj jejich úprav zejména s ohledem na přijatelný komfort pracovního prostředí a zejména bezpečnost provozu.

Rostislav Vebr,
člen výboru ZO PJ Praha

Výroba souprav Railjet ČD je již v plném proudu

Dokončení ze str. 1

tý krok v našem programu zvyšování kvality. Prostřednictvím partnerství s Českými drahami dál rozšiřujeme nabídku pro naše zákazníky,“ uvedl Christian Kern, předseda představenstva ÖBB-Holding AG.

Výroba vlaků Českých drah je v plném proudu, jak doplnil Roman Kokšal, ředitel dopravní divize Siemens Česká republika: *„V současnosti už máme vyroben spodek dvou vozů. První vozová skříň bude hotová v květnu a poté zahájíme lakování v modrém designu Českých drah. Na českých kolejích se první Railjet ČD objeví v polovině příštího roku, a pak s přibližně měsíčními intervaly přibydou další tak, abychom zabezpečili úspěšný start společného projektu českých a rakouských drah v prosinci 2014.“*

Zvláštní jízda Railjetu odstartovala 17. května v 8:28 hod. ve Vídni Meidlingu. V Brně se setkali předseda představenstva ÖBB Christian Kern a jeho český kolega Petr Žaluda. Jako symbol kooperace předali Christian Kern z ÖBB a Roman Kokšal ze Siemensu CZ model Railjetu předsedovi představenstva ČD Petru Žaludovi. V Praze pak byla lokomotiva Taurus 1216 229 pokřtěna jménem „Spirit of Praha“.

Od prosince 2014 zavedou ÖBB a ČD na trati Graz–Vídeň–Brno–Praha spoje Railjet ve dvouhodinovém intervalu. V provozu budou tři rakouské a sedm českých souprav. Vlaky Railjet Graz–Praha budou vedeny přes vídeňské hlavní nádraží. Díky tomu budou moci cestující využít pohodlné a přímé spojení bez přestupů z Prahy do Vídně, resp. do Grazu.

Zcela nová kvalita cestování startuje v prosinci 2014 také mezi oběma největšími městy České republiky Prahou a Brnem. Zde nabídne Railjet atraktivní alternativu k přetížené dálnici a služby šité na míru různým skupinám cestujících: business class pro manažery nebo dětské kino pro rodiny s dětmi.

Railjety zakoupené ČD a vyráběné společností Siemens se budou skládat ze sedmi vozů a nabídnou 442 míst k sezení: pět vozů 2. třídy s 384 místy, restaurační vůz a řídicí vůz s business class se 6 místy a s 1. třídou o 42 místech. ČD railjet nabídne stejný komfort a veškerý servis, který zákazníkům nabízí i rakouský Railjet. Všechny soupravy Railjet jsou vybaveny restaurací a k dispozici je také Wi-Fi. Každý vůz je vybaven přehledným informačním systémem. Moderní monitory informují o aktuální rychlosti, průběhu cesty a momentální poloze vlaku a následující zastávce. Elektronický rezervační systém umožňuje snadné nalezení místa k sezení. ČD railjet nabídne také přepravu jízdních kol a úplnou novinkou na českých tratích bude dětské kino.

S použitím tiskové zprávy ČD

Arogance a nic jiného

Dokončení ze str. 1

dokola mlátí prázdná sláma. V závěru svého podání jsem pana senátora poprosil o stručnou odpověď, jak toto podání využije ve své práci.

Uplynuly tři měsíce od napsání dopisu a odpověď stále nepřicházela. Bylo pondělí, den, kdy mají být páni poslanci a senátoři ve svých obvodech k dispozici svým voličům i nevoličům. A tak jsem zatelefonoval do senátorské kanceláře. Hovor vzal pan asistent a sdělil mně, že pan senátor musel odejet do Prahy. Vysvětlil jsem důvod svého hovoru. Asistent slíbil, že vše s panem senátorem projedná a za týden mi zatelefonuje. I stalo se. Pan senátor předal můj dopis svému kolegovi, který se dopravní problematikou zabývá. Poprosil jsem tedy, aby pan senátor požádal svého kolegu – odborníka o stručnou písemnou odpověď na moji adresu. Bylo přislíbeno. Uplynuly další tři měsíce a … nestalo se nic.

V českém jazyce zdomácnělo latinské slovo **arogance**. Často je používáno, ač jsme demokratický stát, ve spojení „arogance moci“. Naučný slovník výraz arogance definuje jako povýšeneckou nadutost, domýšlivost, drzost, zpupnost. Ano. I špatnou komunikaci s občany-voliči můžeme označit jako aroganci moci. Nechci zde tvrdit, že jde o pravidlo. Zkusím oslovit i jiné zákonodárce. O výsledku svého činění pak napíši do Zájmů strojvůdce i se jmény aktérů.

Na odpověď k shora popisovanému podání stále čekám, neboť třeba právě i ona diskutovaná harmonizace podmínek mezi silniční a železniční dopravou by výrazně pomohla v cestě z ekonomického propadu dopravci ČD Cargo. A právě naši zákonodárci – poslanci a senátoři PČR – ji mohou prosadit. Nebojte se je oslovit.

Vladimír Selucký

Jak ten čas běží... O čem nám tenkrát v Halle vyprávěl Manfred Schell?

Dokončení ze str. 1

už tady má každý auto a vlakem nikdo nejezdí! Podívejte se ven, obilí nikdo nesklízí, ovoce nikdo nečeše, brambory zůstanou v zemi, copak takhle se hospodaří? Ale od nich je prý všechno kvalitnější, levnější a je lepší to dovézt, tak co s tím naším? Ale dobře nám tak, u nás lidé říkají, že ti na Západě si žili 40 let jako v ráji, kdežto nás tady dusili Rusové. A tak ať se prý o nás teď Západ postará a vše nám vrátí. Nějak tomu nerozumím, vždyť i my východní Němci máme svoji hrdost, umíme pracovat a postarat se o sebe a nemusí nám nějaký západní Němec nařizovat co a jak. Mně už je to jedno, hlavně abych dostala alespoň slušnou penzi.

To nás tedy zaskočilo. Ono totiž Západní Německo v té době bylo považováno za superstát, který vše uřídí, všichni tam jsou bohatí, milí a mají úsměv na rtech. Prostě naivní představy lidí z tehdejší komunistické země. Ta paní průvodčí nás trochu zaskočila. Nemile. Že na jejích slovech něco je, tak o tom jsme se přesvědčili v Lipsku. Tam jsme měli trochu času, a tak náš tlumočník byl vyslán navázat družbu se strojvůdcem opodál stojící lokomotivy. Přišel ke stroji, zaťukal, okno se otevřelo, vykoukl německý kolega a náš chlapík jej sebevědomě a s pocitem hrdosti seznámil s tím, kdo jsme, kam a proč jedeme. A Němec spustil. Od té chvíle náš člověk pomalu couval od mašinky, nějak nejistě, družba se asi nedařila, až Němec zmlknul, práskl oknem a tím to skončilo. Volně přeloženo, náš východoněmecký kolega nás nazval blbci, kteří lezou západním Němcům také někam, přitom oni všechno skoupí, všude a o všem rozhodují, chovají se jak ředitelé zeměkoule, udělají si z nás otroky jenom na práci a tak ještě jednou budeme vzpomínat na zlaté časy za bolševika!

Z leknutí jsme ten druhý střet s realitou zalili jedním z plechovky, no žádný šlágr to tedy nebyl, a vyrazili do Halle. K našemu zděšení se celý sjednocovací sjezd odehrával ve stejném stylu, jakým nás uvítal náš lipský kolega. Ovšem tady to už bylo přes řečnický pultík v sále připomínajícím nepřetržitá vítězství pracujícího lidu s poruchovými mikrofony, mizernou akustikou, a se sem tam chybějícími deskami v obložení apod. Proti sobě tady stály, pardon, spíše seděly, dva tábory, dva světy. Jedni z východu, přesvědčení zastánci našeho tehdejšího modelu ROH, v riflích, tesilkách, popraskaných černých svatebních polobotkách a barevných svetrech, které vedl a pisklavým hláskem za ně mluvil takový malý plešatý chlapík v konfekčním obleku. Ale klobouk dolů, odvaha mu nechyběla, neboť se pral s přesilou až do konce.

Proti nim sebevědomí, usměvaví a žoviální zástupci ze Západu, v dobře padnoucích oblecích, které vedl Manfred Schell, tehdejší šéf GDL a budoucí šéf ALE a člen Bundestagu za německou sociální demokracii. Tenhle profík měl scénář sjednocení již dávno připraven a brilantně ho provedl. Začalo se zdvořilostmi, poté se odhodila přetvářka a šlo se do toho naostro. Východ versus Západ. Východ žádal alespoň základní zastoupení ve vedení GDL na celostátní úrovni, oni chtěli poměrnou část moci, rozhodování a peněz. Západ to samozřejmě odmítal, tvrdili, že až po čase se to může stát, až se seznámíte s našimi návyky, pracovními podmínkami apod.

Jako reakci na toto suché odmítnutí se mužík z NDR namíchnul, začal se rozčilovat, dostal se do stavu nepříčetného vzteku, začal prskat jako sysel a pravidelně mu ujela urážka či netaktnost směrem k západním kolegům. V ten moment začali v západním sektoru všichni pískat, bouchat dlaněmi do stolků, prostě mumraj. A na ten okamžik čekal Manfred Schell, přistoupil k pultíku, vzal si slovo a podobně jako otec vlasti všem jen oznámil, naprosto klidným hlasem, jak si to představuje dále, seznámil východ s podmínkami, či spíše ultimáty, bylo přijato patřičné usnesení a šlo se do dalšího kola a potom až do konce dle not GDL.

Bylo to tedy spíše vraždění neviňátek než přátelský sjednocovací sjezd, což nás trochu rozladilo. A to jsme tam jeli s představou, že atmosféra bude pravděpodobně blízká naším budovatelským prvomájovým průvodům! Celá ta akce skončila až vpodvečer a poté následovala slavnostní večeře. Setkání s touto realitou v západním střihu ale bylo něco, co jsme museli nějak pochopit, co nás strašně zajímalo, jak se vlastně dělá „odborová“ práce v západních zemích. A tak jsme po slavnostní večeři požádali Manfreda Schella o rozhovor. Mezitím co naši němečtí kolegové prolévali hrdly svoje sjednocení, pan Schell vyprávěl. A my většinou jen čuměli s otevřenou hubou, nebo jsme byli zlostí bez sebe, či jen nechápavě vrtěli hlavama.

Já si z toho dělal poznámky, protože jsem na příští Valné hromadě FS v České Třebové o tom měl v plánu pronést příspěvek, a proto to mám takhle přesně zaznamenané. M. Schell začal nejprve popisovat realitu německých strojvůdců v šedesátých letech minulého století. V té době došlo k obrovskému nárůstu silniční dopravy po kvalitních německých dálnicích a německá vláda zastávala názor, že železnice bude utlumována až na nezbytně nutné minimum. Zcela nečekaně ale v té době vypukla naftová krize, cena paliv prudce stoupla a o služby levnější železnice byl opět velký zájem. A byl tady zásadní problém – nebyli lidi. Strojvůdci byli v rámci sociálních programů předčasně penzionováni s odstupným a noví se takřka nevychovávali. A tak vedení DB udělalo logický krok, novým zájemcům snížilo kvalifikační požadavky, zdravotní nároky a zkrátilo dobu výcviku. Dříve v Německu musel mít strojvůdce střední technické vzdělání a výcvik trval 18 měsíců. Na konci 60. let stačilo být čímkoliv vyučen a za rok byl strojvůdce hotový. Na kvalitě lidí a jejich přístupu k práci se to samozřejmě projevilo, už to nebyli drážní fandové s vystudovanou drážní školou, ale lidé většinou bez vztahu k železnici, kterým stačila průměrná mzda. Inu, za méně vzdělání méně peněz. To nepřipusťte, dodal M. Schell.

I odchod na sociální program pro kolegy před důchodem není dobrý. Lepší je nabídnout obecně v určité výši odstupné každému, kdo by chtěl odejít. A věřte, že se najde spousta i mladých, kterým se ta práce už nelíbí a chtějí zkusit něco jiného. Zároveň i předčasný odchod do penze má negativní vliv na její celoživotní výši. To bych na vašem místě nepřipustil, podotkl M. Schell.

Tomu budoucímu možnému propouštění jsme nevěřili. My se domnívali, že dovézt k nám tu spoustu kvalitního zboží ze Západu bude naopak požadovat obrovskou pracovní aktivitu pro všechny zúčastněné. My prostě žili v jiném, už nereálném světě. Opatrně také zacházet s právem na stávku a podobné nátlakové akce, to bylo další téma M. Schella. Stávka se může používat jen v nejkrajnějším případě. Ona totiž přináší nepohodlí široké veřejnosti a není dobré si s veřejným míněním moc zahrávat. Během stávky ale pozor na nekalé praktiky zaměstnavatele. Např. v osmdesátých letech stávkovali zaměstnanci firmy Opel v Ruselheimu za zvýšení platů o pět procent. Stávkovali asi deset dní, než zaměstnavatel nabídl čtyři. Souhlasili, a vrátili se do práce. Tam ale zjistili, že mezitím, co stávkovali, tak technici při pravidelné technické prohlídce a seřízení nastavili pracovní linky na tempo rychlejší o osm procent.

Anebo příliš velká moc a vliv odborů na život společnosti se dříve či později obrátí proti nim. Jako příklad nám popsal situaci ve Velké Británii na konci sedmdesátých let. Odbory, díky takřka nepřetržitým stávkám a slabé vládě labouristů, zcela destabilizovaly společnost. Britské odbory tehdy prosadily, že každý, kdo byl zaměstnancem, musel být v odborech, které se chystaly spolu s labouristy fakticky vládnout. Tak např. zaměstnanec firmy Leyland, která tehdy vyráběla automobily, byl povinně hned ve čtyřech odborových organizacích. Ta první byla v jeho mateřské firmě, další byl svaz zaměstnanců v kovovýrobě v jeho hrabství, poté dělnický svaz na celostátní úrovni a poslední konfederace práce, která zaštiťovala všechny zaměstnance ve Velké Británii! Aby každý člen vůbec zvládal všechny volby a seznámení se s prací odborů, dostával poštou všechny potřebné materiály, včetně hlasovacích lístků. Veškerou poštu odborům hradil stát!

A teď si představte, před domem máte hromadu smrdících odpadků, protože stávkují popeláři, chcete jet metrem do práce, nejede, stávkují zaměstnanci hromadné dopravy, chcete tedy autem, nemůžete, protože stávkují zaměstnanci benzínových pump. A vy se ještě svými penězi jako daňový poplatník na tom podílíte! V té době byla Velká Británie, kdysi velmoc všech velmocí, na chvostu západní Evropy. Logicky tedy v následujících volbách naprosto přesvědčivě zvítězila pravicová M. Thatcherová a Velká Británie se vydala na bolestivou cestu zpět tam, kam patří. M. Thatcherová byla v tehdejších našich médiích zosobněním zla, špatnosti, nemilosrdného kapitalismu a podobných přívlastků. A teď vám odborářský předák do očí řekne, že tento vývoj byl logický a jediný možný! Nás, chlapce z postkomunistické země, toto vyjádření dost namíchlo.

Anebo platové podmínky. My byli tehdy zvyklí na víceméně stejný základní plat pro všechny. V tom jsme mu tam nerozuměli. Tvrdil, že je třeba základní plat zvyšovat s přibývajícími odsloužených roky, a to výrazně. On totiž mladík udělá přesčas jako nic, je ve formě, a tak malý základ může dohnat přesčasem. V pozdějším věku už vám přesčas nedělá vůbec dobře, a tak vám výplatu zvedne délka praxe.

Po skončení všech těchto diskuzí, výměn názorů, když bylo vše dopito a dojedeno, jsme se vydali na cestu k domovu. Ta cesta vlakem zpět nebyla nějak slavnostně a vítězně naladěna. Přece jen, přechod od totalitní společnosti, s dlouhodobými pracovními, právními i společenskými vztahy, nešlo jen tak přes noc překousnout. A to nejen na poli strojvůdců a jejich odborové práce. Hlavně jsme se do toho ale dali a dnes můžeme vidět výsledky našeho počínání i počínání těch, co přišli po nás.

Někdy se mi ale zdá, že naše rétorika už neodpovídá době. Například, přestaňme dělit dráhu na „nás“ a „vedení“. Není to přesně tak, jsme zaměstnanci jedné firmy a koneckonců jsme všichni placeni z veřejných peněz. Čtu-li Zájmy strojvůdce, někdy si zoufám nad jeho skeptickými články, ono je to někdy spíš „Vlastním pláčem“, než „Vlastní silou“. Daleko lepší je psát o tom, co jsme vymysleli, s čím jsme přišli a jakým způsobem to chceme prosadit než stokrát popisovat stejnou bolest.

Kritickými články sice zaplníme stránky ZS, ale po stránce praktické, to je prosadit svoje zájmy a představy, nám pomůže méně než jediný schopný právník. V mnoha případech se snažíme vstupovat do takových sfér zájmů, které nijak přímo nesouvisí s naší profesí. A nakonec si musíme uvědomit jednu věc. – Kolik z nás, strojvůdců, odešlo pracovat do jakýchkoliv řídících funkcí ve vedení ČD? Přitom jedině tak máme možnost ovlivnit dění v této firmě v náš prospěch. Máme o to vůbec zájem?

Jaroslav Bartoš, DKV Praha

V klatovské restauraci Sparta se třetího dubna sešly zhruba tři desítky bývalých zaměstnanců. Tito zde společně oslavili již osmé výročí založení Klubu penzistů depa Klatovy a zavzpomínali na staré dobré časy u ČSD a ČD, kdy ještě jezdily i parní lokomotivy. Vzpomněli i na tu poslední – kremák 534.0432, který po letech provozu přešel do Olomouce, odkud nyní vyjíždí v čele nostalgických vlaků. Text a foto: Josef Našinec, Klatovy

● Právní servis FS ● Právní servis FS ● Právní servis FS ●

Podpora v nezaměstnanosti

V dnešní době se může stát, že člověk z nejrůznějších důvodů, které mnohdy ani nezáleží na jeho vůli, může rozšířit řady nezaměstnaných. Jeden z dotazů, který mi byl v poslední době adresován, byl, zda výše podpory v nezaměstnanosti závisí na tom, jakým způsobem byl ukončen pracovní poměr.

Danou problematiku řeší zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, v platném znění (o mimořádné pracovitosti našich zákonodárců svědčí fakt, že tento zákon byl již 47x novelizován, jednou byl změněn nálezem Ústavního soudu).

Aby nezaměstnaný netrpěl nouzí (což by se mohlo klidně stát, pokud nemá naspořenou dostatečně vysokou peněžní částku), přiznává zákon za určitých podmínek nárok na podporu v nezaměstnanosti (§ 39 a násl. zákona). Zákon stanoví, kdy uchazeč o zaměstnání (§ 24 zák.) nárok na podporu v nezaměstnanosti má (§ 39 odst. 1) a kdy nemá (§ 39 odst. 2). Žadatel nesmí být ke dni podání žádosti o podporu poživatelem starobního důchodu. Nárok nemá např. ten, kdo v posledních 6 měsících bez vážného důvodu opakovaně sám ukončil vhodné zaměstnání (§ 20) zprostředkované mu krajskou pobočkou Úřadu práce apod.

V § 43 stanoví zákon, že podpora v nezaměstnanosti se poskytuje žadatelům, kteří nedosáhli věku 50 let, po dobu 5 měsíců, v rozmezí věku 50 až 55 let po dobu 8 měsíců a osobám nad 55 let věku po dobu 11 měsíců. Rozhodný je věk ke dni podání žádosti.

Zajímavé je ustanovení § 44a zákona, které stanoví, že pokud bylo žadateli poskytnuto odstupné podle zvláštního zákona (např. podle zákoníku práce), začne se mu podpora v nezaměstnanosti vyplácet až po uplynutí doby, která odpovídá výši odstupného, tedy třeba až za několik měsíců po přiznání podpory.

Pokud jde o výši podpory v nezaměstnanosti, stanoví zákon v § 50 odst. 3, že první dva měsíce činí 65 %, další dva měsíce 50 % a po zbytek doby 45 % průměrného měsíčního čistého výdělku (u bývalých zaměstnanců) nebo vyměřovacího základu (u bývalých živnostníků). Jestliže však žadatel před zařazením do evidence uchazečů o zaměstnání **bez vážného důvodu** ukončil poslední zaměstnání sám výpovědí nebo dohodou se zaměstnavatelem, má nárok na podporu ve výši pouze 45% od začátku jejího poskytování. Co jsou to vážné důvody, definuje zákon v § 5 písm. c). Jsou jimi: 1) osobní péče o dítě ve věku do 4 let, 2) osobní péče o fyzickou osobu, která je závislá na pomoci jiné osoby, 3) docházka dítěte do předškolního zařízení nebo povinná školní docházka dítěte, 4) přestěhování se do místa výkonu práce manžela nebo registrovaného partnera, 5) okamžité zrušení pracovního poměru zaměstnancem podle § 56 zákoníku práce, 6) zdravotní důvody které podle lékařského posudku brání vykonávat dosavadní zaměstnání a 7) jiné vážné osobní důvody, např. etické, mravní nebo náboženské.

Pokud jde tedy o odpověď na zmíněný dotaz, pak způsob skončení pracovního poměru může mít vliv na výši podpory v nezaměstnanosti. O podpoře v nezaměstnanosti rozhoduje krajská pobočka Úřadu práce.

JUDr. Miroslav Kovář
advokát a právník FSČR
e-mail: miroskovar@seznam.cz

JOLA – PŮJČOVNA LODÍ A RAFTOVÝCH ČLUNŮ
Josef Macášek
Bechyně, Parkány 986
Tel. 381213614, 607807199, 602954084
j.macasek@quick.cz
možnost dopravy lodí na Vltavu, Lužnici, Otavu, Sázavu, Berounku, Ohři
Cena za loď 150 Kč/den,
raft pro 6 osob 550 Kč/den
Ceny jsou včetně výbavy, bez dopravy
jolabechyne.wz.cz

CA Rubín – Vladislav Šlégr
Dovolená 2013
● **Černá Hora – Bar**
9 dní pobytu, ceny od 3300 do 4220
+ transfery 1250 (Lehátka T4)
● **Rumunsko – Eforie Sud**
10 dní, cena 5500
Wellness a víkendové pobyty, last minute.
Info na *carubin.sweb.cz*, tel: **739069271**

Chystáte se do Jeseníků?
Uvažujete o pobytové rekreaci v Jeseníkách? Příjemné ubytování v nádherném prostředí této CHKO Vám za velmi přijatelné ceny nabízí penzion **Chata Klára**, **Malá Morávka** 160, PSČ 793 36. Kontakt a bližší informace: Olga Němcová,
tel. **(+420)731138532**,
e-mail: *chata.klara@gmail.com,*
http://www.chataklara.unas.cz/

Letem (nejen) železničním světem – filipínská překvapení

Zatím poslední zemí, kterou jsme navštívili za účelem zdokonalení se v řeči anglické, byly Filipíny. Nějak jsem o tuto zemi moc nestál, ale byl jsem ukecán, a tak jsme vyrazili. Už v letadle z Prahy nás čekalo překvapení. Všechny věci na WC, které by se daly odnést, byly zajištěny tak, aby to odnést nešlo! Ale to jen na lince Praha–Dubaj, na trase Dubaj–Manila, kde letíme také s Fly Emirares, už to samozřejmě není!

Tak to jsem koukal. Letiště v Dubaji je krásné, ale nekoupíte tam ani pivo. Po tom letu je ale člověk vyprahlý jak Sahara, a tak by jedno neškodilo. Ale bohužel. Na Filipínách se mluví anglicky díky asi 50leté nadvládě Američanů, kdy byly Filipíny americkou kolonií, ale počítá se španělsky. Přitom Španělé tam byli 400 let. Po nich je asi křesťanství, které je tam jediným náboženstvím. Místní lidé ale mluví filipínsky, což je někdy problém. Vždy se ovšem najde někdo, kdo dá pár anglických slov dohromady. Je to typická jihoasijská země, vedro k padnutí, špína, přelidněnost ve velkých městech, bída, ale všichni se usmívají od rána do noci! Bohatí jsou bohatí neskutečně, výstavní a nádherné i obrovské budovy se střídají s čtvrtěmi chudých, ale hlavně všude je cítit čínský vliv.

Hlavní město Manila je přesným obrazem předtím zmíněného. Oni tam mají největší obchodní dům na světě, Asia shopping, ale Číňané již plánují v Šanghaji postavit podstatně větší. Bloudili jsme po tomto zázraku asi dvě hodiny, ale kromě bolavých nohou nám to dalo asi ještě jedno poznání. Originál čínská kuchyně není vůbec dobrá. Jsou to obrovské a levné porce všeho možného, ale absolutně bez chuti a v kombinacích, které berou našinci dech. Třebas kachna jsou pouze klasicky připravené čtyři kousky prsou a zbytek je rozsekán na drobné kousky a opečen na oleji. K tomu je kotel polévky bez jakékoliv chuti, nějaký zeleninový salát, kopec rýže, úsměv personálu a cena do stovky.

Nebo taxi. Od dopravní agentury jsme dostali taxi, které nás z letiště odveze do objednaného hotelu. Taxikář měl na sobě pantofle, místo zipu na poklopci kalhot zavírací špendlík a šedobílou košili, původně bílou. Adresu s cílem naší cesty nepochopil a vozil nás po městě, popisoval krásy jednotlivých hotelů a lákal nás do nich se ubytovat. Naše protesty zkraje nepochopil, ale po hodině připustil, že je něco špatně. Nakonec jsme se ptali na cestu my a pomalu ho navigovali. Po dvou hodinách jsme doskákali k našemu hotelu, protože o řízení auta toho také moc nevěděl. On byl zaplacen předem, a tak po takovém výkonu od nás nedostal nic navíc. Ječel tam na nás jak Viktorka, ale my byli neoblomní.

Proces při ubytování v hotelu je klasický, ovšem těsně po něm se k vám někdo přitočí a už nabízí viagru a spoustu slečen, které umějí v sexu úplně všechno. *„To ale jen pro Vás pane, jste mi hrozně sympatický,“* mažou vám ti vychytralci med kolem huby.

Doprava v centru Manily je něco, o čem se psát nedá. Je to popojíždění krokem mimo jakékoliv pruhy, semafory jsou pro bojácné a hlavním prostředkem pro jízdu je klakson. A to je tam učili Američané desítky let normálně fungovat. Jezdí se autobusy, mají tam i kousek metra, ale hlavní slovo mají jeepneye, což jsou to původně americké válečné jeepy, které jsou prodlouženy tak, že se tam vejde 15 i více lidí. Jsou nádherně upravené, barevné, opatřené robustními spojlery, světly a je to jedna z mála hezkých věcí na tamních ulicích. Svoji trasu mají namalovanou na čele vozu a jsou nejoblíbenějším dopravním prostředkem na celých Filipínách. Filipínci jsou totiž družní, rádi si pokecají, pokouří, občas štípnou alespoň do zadku nějakou krasavici. A když mají chvilku čas, jedí. To vše lze provozovat pouze v levném jeepney. V autobuse ne a metro je pro ně zbytečný luxus.

Metro jezdí jen v centru a je velice krátké. Je tam ale klimatizace a čisto, což je pro nás v tom místním nepořádku relativní ostrůvek klidu a pohody. Jednou jsem nechápavě zíral na fabriku kousek od zastávky, kde se šily čepice. To tempo švadlen bylo z jiného světa, a vtom najednou koukám, jak se jedna na mne usmála a zamávala. Dodnes jsem nepochopil, jak to mohla stihnout! Školu s ubytováním jsme měli na ostrově Boracay, popisovaném v cestovkách jako ráj. On to ráj je, ale pouze na pláži a v přilehlých hotelích.

Okolo vede jedna úzká ulička plná motorek se sajdkárou, které slouží jako veřejná doprava. Občas projede minibus s turisty. Jinak klasický rámus, špína a neútulno. Přílet do Manily byl posledním úkonem, který se odehrál přesně a na předem dojednané místo. Další letadlo, kterým jsme letěli na druhý konec země, neletělo, a tak jsme se měli vydat až o pět hodin později, ale na jiné letiště. Odtamtud autobusem dvě hodiny do přístavu a pak lodí na Boracay.

Z lodě do dodávky, která nás již v noci rozvezla do rodin hostitelů. Po chvíli krkolomné jízdy někdo zařval moje jméno, auto zastavilo, já vylezl do absolutní černočerné tmy a auto odfrčelo. Vtom mne někdo zatahá za rukáv a povídá *„Pane, pojďte za mnou,“* a já tedy šel. Za malým děvčátkem! Šli jsme někam do kopce, okolo prasečích chlívků, barabizen pro chudé, cesta mizerná, já se pořád motal někam blbě, ona mne vracela na správnou cestu, až jsme došli k domu. Inu, vilka to byla

Pokračování na str. 4

Výstava železničních modelů a relikvií

Letohradský železniční klub pořádá u příležitosti 300. Kopečkové pouti **výstavu železničních modelů a relikvií**. Koná se ve dvojici výstavních vozů v železniční stanici Letohrad ještě až do soboty **18. května**, denně od 10 do 17 hodin. Srdečně zvou pořadatelé!

www.marea.cz

Nabízíme dovolenou ve vilce blízko pláže v Černé Hoře již od 100 Kč osoba/noc, vhodné i pro děti, více na **www.marea.cz**, tel. 313 120 237, 774 512 619

www.svetem.eu

nabízí oblíbené vilky, apartmány a chaty v Černé Hoře, Bulharsku a Itálii. Ceny stále stejné.
CA Jana Kovářová, skype: cajanakovarova
tel. 465 531995, 604 953467, 608 520080

VILLAGGIO DELLE SIRENE
JIŽNÍ ITÁLIE
Marina di Camerota
bungalovy, vilky, rezidence
vlakové spojení až do místa
průzračně čisté Tyrhénské moře
www.dellesirene.cz

Velmi výhodné pobyty v Jizerských horách

Federace strojvůdců ČR nabízí možnosti cenově velmi výhodných pobytů ve svém rekreačním zařízení. **Penzion Real** se nachází v krásném prostředí CHKO Jizerské hory v obci **Bedřichov u Jablonce nad Nisou**. Ubytování nabízíme v osmi pokojích o 2 až 4 lůžkách (celkem 26 míst a 5 přistýlek), které mají vlastní sociální výbavu (WC, sprch. kout, umyvadlo), televize na pokojích, možnost připojení na internet pomocí WiFi. K dispozici je i úschovna lyží a horských kol. V ceně ubytování, jež se na osobu a noc pohybuje od 350 do 400 Kč, je zahrnuta i polopenze. Minimální délka pobytu je dvě noci.

Bližší informace ***http://www.penzion-real-bedrichov.cz/***, kde je také **v provozu rezervační systém**. Pro členy FSČR a jejich rodinné příslušníky je sleva na ubytování ve výši 50 Kč ze stanovené ceny ubytování na osobu a noc. Informace získáte a objednávky můžete adresovat taktéž na e-mailovou adresu ***Real@fscr.cz***

Společenská rubrika

Z provozního pracoviště Nymburk ČD odešel 13. dubna ze zdravotních důvodů do důchodu náš kolega **Jaroslav Ipser**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí štěstí, lásku, spokojenost a především zdraví.

***

Dne 30. dubna ukončil svoji dlouholetou činnost v náročné profesi strojvedoucí a odešel do důchodu náš kolega z ČD Cargo, pan **Zdeněk Charvát**. Za vykonanou práci mu děkují a na zaslouženém odpočinku vše jen dobré, spokojenost a zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Jihlava.

***

Prvního března oslavil své šedesáté narozeniny náš kolega **Jan Valenta**. Dne 22. března oslavil své padesáté páté narozeniny kolega **Jaroslav Mucha**. Oběma strojvedoucím z PP Rumburk k těmto významným výročím srdečně blahopřejeme, přejeme mnoho dalších spokojených let, štěstí, pohodu, ale hlavně pevné zdraví. – Výbor a ostatní členové ZO FS Rumburk.

***

Desátého května oslavil své 55. narozeniny strojvedoucí ČD a člen ZO Federace strojvůdců Chomutov, pan **Milan Žák**. K tomuto životnímu jubileu mu mnoho štěstí, zdraví a úspěchů v osobním i pracovním životě přejí všichni kamarádi a kolegové z chomutovské základní organizace FS.

***

Svá životní jubilea v uplynulých týdnech oslavila trojice našich kolegů z pardubické základní organizace FS: strojvedoucí v.v. **Zdeněk Malý** 3. dubna 65 let, strojvedoucí **Zdeněk Svoboda** 9. dubna 60 let a strojvedoucí v.v. **Jiří Kořínek** 19. dubna 65 let. Výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců Pardubice jim srdečně blahopřejí a do dalšího života přejí jen to nejlepší, spokojenost a hlavně pevné zdraví.

Dne 19. dubna oslavil své životní jubileum 50 let náš kolega, pan **Zdeněk Kýbl** a 30. dubna 60 let pan kolega **Milan Knapík**, strojvedoucí a členové ZO Federace strojvůdců Bohumín. Výbor a členové této základní organizace FS jim do dalších let přejí hodně štěstí, zdraví a bezproblémových kilometrů.

***

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel k prvnímu květnu do důchodu náš kolega, strojmistr **Jiří Radechovský**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

V měsíci květnu se dožívá pětapadesáti let náš kolega **Jirka Nývlt**, dále v tomtéž měsíci slaví svoji první padesátku kolega z Carga, pan **Petr Sejkora**. Oběma těmto oslavencům hodně zdraví a štěstí do dalších let přejí kolegové ze ZO FS Česká Třebová.

***

V tomto měsíci má základní organizace FS Trutnov hned čtveřici jubilantů. Již 3. května oslavil svých 65 let **Jan Honek**, o den později slavil rovněž své šedesáté páté narozeniny kolega **Ladislav Mach**. Dne 15. května stejné jubileum slaví i kolega **Libor Davídek**. Dne 19. května oslaví krásné 75. narozeniny let kolega **Josef Bartoň**. Všem jubilantům přejeme pevné zdraví, štěstí a pohodu. – ZO Federace strojvůdců Trutnov

***

Do důchodu letos odešli dva naši kolegové strojvedoucí, kteří jsou členy základní organizace FS Prostějov. – 22. února **Josef Pospíšil** a 20. dubna **František Rygl**. Ještě mnoho dalších spokojených let na zaslouženém odpočinku, pohodu a především pevné zdraví jim přejí výbor a ostatní kolegové z prostějovské ZO Federace strojvůdců.

***

Dvacátého května oslaví své šedesáté narozeniny naši kolegové **Josef Němeček** a **Květoslav Beneš**. Jen o den později bude slavit své pětašedesátiny náš kolega **Stanislav Srb**. Všichni oslavenci jsou členy základní organizace FS Děčín, která jim srdečně blahopřeje a ještě do mnoha dalších let přeje jen to nejlepší, štěstí, spokojenost a především zdraví.

***

V tomto měsíci jsou mezi jubilanty i další tři kolegové ze základní organizace FS DKV Praha – 13. května oslavil své 55. narozeniny **Vladimír Demel** a 18. května bude stejné životní výročí slavit rovněž **Ladislav Bubla**. Šestnáctého května bude rovnou šedesátku slavit kolega **Miroslav Roubík**, dlouholetý předseda ZO FS Praha TGM a rovněž velmi aktivní člen předpisové komise naší odborové organizace a v neposlední řadě taktéž dopisovatel do časopisu Zájmy strojvůdce. Všem jubilujícím kolegům srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme vše jen dobré, hodně zdraví a spokojenosti. – Výbor a ostatní členové základní organizace FS DKV Praha

***

Dne 29. května oslaví svoji první padesátku náš kolega **Petr Čepl** ze základní organizace FS Tišnov. Do dalších etap spokojeného života pevné zdraví, hodně štěstí a úspěchů přeji výbor a ostatní členové tišnovské ZO Federace strojvůdců.

***

Jednadvacátého května oslaví padesáté narozeniny náš kolega **Zdeněk Šrámek** a 29. května bude slavit rovnou šedesátku kolega **Jan Spáčil**. Oba jsou strojvedoucí brněnského DKV – provozního pracoviště Brno hlavní nádraží. Jubilantům srdečně blahopřejí a do dalšího života hodně spokojenosti, pohody a hlavně pevné zdraví přejí výbor a ostatní členové jejich základní organizace Brno dolní.

Letem (nejen) železničním světem – filipínská překvapení

Dokončení ze str. 3

pěkná, ovšem moji průvodkyni asi dvanáct let a v domě nikdo. *„Domácí jsou v Číně, kde je škola nevím, ale vedle v pokoji spí můj spolužák, který mi řekne, co a jak, a mně je dvacet let,“* tak zaznělo uvítání z úst mé průvodkyně. A šla ke dveřím pokoje, zabušila na ně a zaječela „Loló, Loló“. Tam něco zahuhlalo, já otevřel dveře a strnul. V posteli seděl klasický zoombie, absolutně bez vlasů, vousů, vychrtlý a do půl těla nahý, s brýlemi bez obroučků a civěl na mě. Tu hrůzu ze strany osvětlovala jen malá lampička. Jen jsem něco zablekotal o zítřku, on odvětil, že v osm u snídaně, pomalu se zvrátil zpět do postele a zhasnul lampu.

Až se mi z té hrůzy orosilo čelo, domu vládne trpasličí žena a vedle v pokoji leží zoombie! Dostal jsem z toho všeho ukrutnou žízeň a ptám se jí, jestli by nebylo pivo. Žádný problém, zasmála se, zmizela ven a po chvilce je zpět s plechovkovým pivem. San Miguel se jmenuje ten zázrak a tam, kde je pivo, není nikdy zas až tak moc zle, víme my Češi. Nakonec jsme se tam všichni skamarádili a bylo dobře.

Ale taky něco o železnici. Tu místní skoro neznají a můj parťák po zkušenostech se mnou ji už vůbec nemusí. Tak jsem to vymyslel přes letecké muzeum, to on má rád. Muzeum je až na okraji Manily a jezdí tam i vlak. Je to jednokolejová trať a jezdí tam hezké motorové soupravy. Před příjezdem vlaku ale armády lidí na peróně, a tak čekáme až úplně vepředu. Vlak přijel, zastavil, okolo nás skoro nikdo, dveře se otevřou, ale průvodčímu se nějak nelíbíme a nechce nás pustit dovnitř. *„Uhni, prde,“* povídá parťák a jde do vozu, o dvě hlavy menší průvodčí něco nadává, ale jde pryč, dveře se zavřou a jedeme. Vedle mě stojí starší pán, nějak se divně culí, ale zbytek vozu samé dívky, slečny a paní! *„Hele, asi jsme v ženském voze,“* povídám kamarádovi. *„A co tenhle,“* odpoví a koukne na chlápka. Aha, ale přesto se ho ptám, jestli to není náhodou ženský vagón. Pořád se culí a vysvětluje, že ano, ale jemu je už přes šedesát, a tak tam může být! Čili na Filipínách končí chlap oficiálně v šedesáti. *„A můžeš i na dámský záchod?“* ptá se kamarád a to už je atmosféra ve voze jak má být, dívky se s námi fotí na svoje fotoaparáty a celá cesta je pohoda.

Zpět jsme jeli už v normálním voze a tady je opět vše po staru. Narváno k prasknutí, nikdo sice nekouří, ale rámusu, strkání a všeobecného veselí, až z toho uši bolí. Psát o Filipínách, pro nás neznámé zemi, kde se žije úplně jinak, než kdekoliv jinde na světě, se dá dlouho. Já osobně jsem zde nebyl nijak nadšen, ono to všechno, co patří k Jihovýchodní Asii, mi tak nějak nesedí.

Jaroslav Bartoš
DKV Praha

Motorový vlak v Manile

Dopravu v centru Manily jednoznačně ovládají především jeepneye, podivuhodná a povětšinou nádherně upravená vozidla opatřená robustními spojlery (foto: Jaroslav Bartoš)

Ženský vagón – muži sem mohou až po šedesátce...

Zájmy strojvůdce i na webu

Zájmy strojvůdce je možno si přečíst i na webových stránkách **www.fscr.cz**, které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezídiem Federace strojvůdců ČR!

Psychoterapeutická pomoc je anonymní

Dokončení ze str. 1

mnoho lidí neví, a sice že GŘ ČD nabízí bezplatnou pomoc psychologa pro své zaměstnance, která je **zcela anonymní** a realizuje se na našich pracovištích v Praze či v Přerově. K tomu je třeba, aby strojvedoucí sám, bez spolupráce s personálním oddělením či vedením jen kontaktoval psychologa telefonicky a domluvil si schůzku. Proč? Právě kvůli tomu, aby tam nebyli další klienti a psycholog si mohl udělat čas.

Připomenu naše telefonní čísla:

PhDr. Jiří Popelka, vedoucí psycholog, Přerov, Kojetínská 56, mobil 606 796 087; drážní tel. 972 7 35749,

Mgr. Radoslava Růžičková, psycholog, Husitská 42/22 Praha 3, mobil 724 630 846.

Není žádným problémem domluvit se a přijít, skutečně zcela anonymně, nic se neplatí a také my toto nikam nehlásíme, takže opravdu náš klient nemusí mít žádných obav. A rozhodně nemusí mít obavy z nějakých testů či podobně. Jde vskutku o kvalifikovanou psychoterapeutickou pomoc. Oba dva máme certifikované kurzy psychoterapie a i odbornou praxi.

Ještě bych rád připomenul skutečnost, že psychický problém nemusí třeba právě strojvedoucí pociťovat ihned po nehodě. I on sám je v obrovském psychickém šoku, který si ovšem ani nemusí uvědomit. Ten problém se ale může dostavit časem, za týden, ale třeba také až za půl roku, kdy se mohou objevit příznaky tzv. posttraumatické stresové poruchy. Může jít o velmi nepříjemné stavy a rozhodně se nedají odstranit jen tím, že to „hodím za hlavu“. Naopak, většinou se prohlubují a mohou narůst do velmi nebezpečných konců.

Zaměstnanec se do těchto situací dostává ne vlastní vinou, přesto se sám velmi často obává na psychologa obrátit. Důvodem je „strach z cejchu“, že je psychicky labilnější. S tím souvisí jeho strach z možné ztráty zaměstnání v případě, že budou snižovány stavy pracovníků v dané profesi. Považujete z vašeho pohledu tyto obavy za opodstatněné?

Na tuto otázku jsem částečně již odpověděl výše. Z vlastní zkušenosti vím (pracoval jsem řadu let ve věznici jako psychoterapeut), s jakým strachem a obavami se obraceli na mne mnozí dozorci či zaměstnanci, když měli třeba i banální problém, třeba s dítětem. Ale obrátit se na psychologa – to znamenalo cejch, že není schopen nosit zbraň, že je nespolehlivý apod. Velmi se tomu bráníme, rozhodně to není pravda.

Právě proto skutečně garantujeme, že naše psychoterapeutická pomoc je zcela anonymní. My jen potřebujeme vědět, že ten který člověk je zaměstnanec ČD. Ale nikam a nikdy toto nehlásíme, ani vrchnímu přednostovi, ani na GŘ. Jsme vázáni lékařským tajemstvím. V tomto směru můžeme garantovat z naší strany absolutní mlčenlivost. A jak jsem již psal, budeme zde sami a obava veškerá je lichá.

Neměly by být tyto záležitosti, tedy využití služeb psychologa, napříště v případné dokumentaci vedeny raději zcela mimo zdravotní a osobní záznamy zaměstnance?

Záznamy o psychoterapii se vedou pouze u psychologa, ten si může vést osobní poznámky apod., ale nikdo jiný, kromě psychologa, k nim nemá absolutně žádný přístup. Je to podobné jako s výsledky psychologických testů a dalších. Jak jsem uvedl, jsme vázáni lékařským tajemstvím. Se zdravotnickou dokumentací to nemá nic společného. Psychoterapeutické záznamy jsou vedeny navíc zcela odděleně od běžného psychologického vyšetření A o průběhu, četnosti či dokonce obsahu sezení se skutečně nikomu informace nepodávají.

Za poněkud zarážející také lze považovat, že strojvedoucím se v rámci jejich docházek na povinná školení nedostává alespoň základního poučení o obsahu a složení lékárniček, které mají na hnacím kolejovém vozidle. Přitom jsou evidentně odlišné od těch, jež znají například jako řidiči automobilů. Nemělo by se s tím něco do budoucna podniknout? Lepší orientace v této věci by možná pomohla urychlit zásah při pomoci zraněnému.

Pokud se jedná o obsah lékárniček či školení v první pomoci – to jde mimo kompetence psychologa. Mám za to, že v rámci povinného školení jsou proškolováni, ale o obsahu školení rozhoduje GŘ ČD, speciálně odbor O12. Samozřejmě, bude-li vznesen požadavek, aby byl do školení zařazen i obsah lékárniček či čehokoliv jiného, DVI je připraveno okamžitě vyhovět.

Jinak se jedná se o zdravotnickou oblast a to je v gesci lékaře či záchranáře. Každopádně bych se jako psycholog a i vysokoškolský učitel, kdy působím na lékařské fakultě Ostravské univerzity a učím zdravotnické záchranáře, přimlouval na základě diskuzí se studenty za lepší proškolení zejména strojvedoucích, ale i obsluhy vlaku v poskytování první pomoci.

*Na otázky Zájmů strojvůdce odpovídal vedoucí psycholog DVI, a.s. PhDr. **Jiří Popelka**.*
Připravil Libor Poláček.

Vzpomínka

Dne 29. května uplyne 10 let od úmrtí našeho bývalého kolegy strojvedoucího, pana **Jaroslava Javorského**.

Prosíme všechny, kdo ho znali, věnujte mu s námi tichou vzpomínku.

Výbor ZO FS Frýdek-Místek

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, www.fscr.cz. Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, místopředseda redakční rady Josef Oliva. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého 150, 612 00 Brno

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY