

Neexistuje požadavek, který bychom nevyřešili

Provozní ředitel zkušebnictví a člen představenstva Výzkumného Ústavu Železničního Miloš Klofanda se stal nedílnou součástí několika generací české železnice. Stál u mnoha milníků, zažil neuvěřitelné příběhy, byl u převratných událostí. Obdivoval elegantní parní lokomotivy, v pozici strojvedoucího ČSD doprovázel rychlíky vedené nejnovějšími elektrickými lokomotivami a dnes může na cerhenickém okruhu osedlat kterýkoliv nejmodernější železniční skvost.

Josef Holec | Foto: autor, Jan Chaloupka a archiv Miloše Klofandy

Železnice zažila neuvěřitelný skok, hodnotí žnestor české železnice, odborník a především obrovský srdcař Miloš Klofanda uplynulých pětadvaceti let, které strávil u Československých státních a později Českých drah. Páru sice zažil jen jako nezúčastněný divák anebo cestující, ale nástup motorové a elektrické trakce už se mu zaryl pod kůži pořádně hluboko.

„Už jako malý kluk z Přestavlk jsem chodil do školy v Čerčanech a místo toho, abych šel ze školy domů, běžel jsem se dívat na nádraží na tehdejší provoz parních vlaků. Byl to tehdy poměrně velký železniční uzel, vlaky na jih Čech tam stály čtvrt hodiny, braly vodu ze Sá-zavy. Jezdily tam i Vindobony, tehdy s motorovými jednotkami nebo manipuláky z Kolína. Viseli jsme na zábradlí a sledovali provoz,“ vzpomněl na dětská léta Miloš Klofanda.

Po maturitě do pražského depa

Jeho profesní příběh u železnice se začal psát v polovině roku 1974. S čerstvým maturitním vysvědčením z dopravy nastoupil do mimořádného lokomotivního depa Praha střed. Odbyl si výcvik strojvedoucího a o dva roky později už stál na stanovišti. „Nejdříve jsem jezdil na posunu a poté na osobních vlacích a rychlících na rameni Praha – Přerov,“ zavzpomínal. S pozicí strojvedoucího se rozloučil v roce 1985, přičemž opustil i milované stroje řady E 499.1 a E 499.2. Stal se totiž strojmistrem. Následovaly funkce lokomotivního dispečera na bývalém Provozním oddělení Praha (Severozápadní dráha), strojmistra v čerčanské provozní jednotce libeňského depa a vedoucího PJ Čerčany – Benešov. „To už jsem měl pod sebou 170 zaměstnanců. V této funkci jsem byl do března 1996. Pak jsem přešel na pozici provozního náměstka spojeného DKV Praha. Později jsem pracoval i jako vedoucí odboru oprav a vedoucí odboru provozu, a to do konce roku 2006,“ vyjmenoval další zastávky na profesní cestě. S rokem 2007 přišel přesun do VUZ na pozici přednosty Zkušebního centra ve Velimí. Od roku 2014 zde působí ve funkci provozního ředitele a zároveň je členem představenstva VUZ.

Miloš Klofanda si rovněž připomněl zlomový rok 1996, kdy byl oceněn tehdejší generálním ředitelem ČD za příkladné plnění povinností zajišťování provozu drah jako takových. „To



souviselo s tím, že v Praze ve stejném roce vzniklo jedno depo, tehdy DKV Praha. Transformace byla náročná, vše se se dávalo pod jednu střechu. Spojovala se dvě už tehdy velká DKV dohromady. Redukovali jsme vozmistry, strojmistry, a zkrátka veškerý provozní personál. V provozu nám už tehdy chyběli provozní zaměstnanci. Museli jsme udělat taková opatření, abychom i za těchto složitých podmínek zajistili potřeby provozu. Některé činnosti jsme zredukovali, omezili, sloučili a za zvládnutí této reorganizace mi poděkoval tehdejší pan generální ředitel,“ vysvětlil.

Zkouška při povodních

To ovšem netušil, co ho čeká v roce dalším. Na Moravu přišly záplavy. „Co si pamatuji, u Moravičanů řeka strhla most, všechny mezinárodní expresy na východ jsme museli posílat přes Bratislavu a provozní situace byla nesmírně komplikovaná. Železnici však čekala ještě

daleko těžší zkouška, která přišla v roce 2002. Tehdy povodně zasáhly především Čechy včetně Prahy. „Nejezdilo metro a ČD suplovaly pražskou MHD. Provozní situace se řešila každý den ze dne na den. Voda se rozlévala všude. Bylo to neuvěřitelné, že dne na den stoupla turnusová potřeba strojvedoucích DKV Praha o zhruba sedmdesát strojvedoucích. Ale i tohle jsme zvládli,“ neskrýval Klofanda hrdo. Voda částečně zaplavila i generální ředitelství ČD, pro odbor 12 jsme zřizovali provizorní zázemí na pražském hlavním nádraží, kde jsme také každé ráno zasedali a řešili vzniklou situaci.

Se zkušenostmi si může troufnout erudovaně zhodnotit změny, které v drážní dopravě nastaly, a spolu s tím připomenout změnu úhlu pohledu veřejnosti na železnici. „Ta se skutečně v posledních letech velmi změnila. Dříve se železničářům přezdívalo modrá armáda. Byla to obrovská organizace s více než 120 tisíci zaměstnanci a striktní organizační struktura



Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD



rou. Zakládalo se především na silné nákladní dopravě, ale ani ta osobní nebyla opomíjena.“ Potřeby tehdejšího průmyslu zajišťovala nákladní doprava. Toto se výrazně změnilo po rozdělení republiky, kdy se zkrátily přepravní vzdálenosti a velká část nákladní dopravy se přesunula na silnice.

Pendolino symbolem změn

A osobní doprava? „Zažila redukci, musela se potýkat s levnější konkurencí v podobě dálkové autobusové dopravy,“ zmínil. Železnice ale včas zareagovala a postupně nastalo oživení. „Je to dáno tím, že České dráhy začaly ve velkém modernizovat techniku, především osobní vozy.“ Za opravdový přelom v tomto smyslu Miloš Klofanda považuje rok 2003. Z Itálie dorazilo Pendolino. „U toho jsem byl coby zaměstnanec depa. První jednotku jsme přebírali v Horním Dvořišti. Pendolino nastartovalo obrovský proces výrazného zkvalitnění osobní železniční dopravy v ČR, byť už před jeho nasazením jsme měli tlakotěsné osobní vozy ze Siemensu pro rychlost 200 km/h řad WRmz, Ampz a Bmz, které byly nasazovány na vozební rameno Vídeň - Praha - Berlín - Hamburk. Po modernizaci jezdí dodnes v dálkové vnitrostátní i mezinárodní dopravě ČD.“

K Pendolinu se váže i další vzpomínka. Spolu s ním totiž Miloš Klofanda uháněl po okruhu rychlostí 230 km/h „Bylo to koncem října 2012. Tehdy jsme pro okruh požadovali zvýšení zkušební rychlosti. Jednotka dostala výjimku od Drážního úřadu a místo 200 km/h mohla jet 230 km/h. Stroj se choval velice dobře, ale zatímco vlajková loď národního dopravce svištěla bezproblémově, za okny se vznášela oblaka prachu a administrativní budova zažívala malé zemětřesení.“

Okruh evropskou jedničkou

Působení Miloše Klofandy ve VUZ můžeme označit za úspěšné. Byl to on, kdo krátce po příchodu inicioval v rámci zajištění zkušebních jízd celou řadu nových bezpečnostních pravidel, navrhl zvýšit tehdejší omezení max. rychlosti zkušební lokomotivy 124. 601 ze 160 km/h na 200 km/h. „Když jsem nastoupil, byl tu minimální provoz. Objevovalo se tu jen pár zákazníků, dnes tu zkouší všichni významní evropští výrobci drážních vozidel a někteří výrobci i mimo Evropy. Okruh má velmi dobré technické parametry, poskytuje vynikající podmínky pro zkoušení vozidel. Snažíme se zajistit klientům veškeré služby,

kteří požadují pro zajištění zkoušek. Je to pro ně přidanou hodnotou. Výrobci se u nás cítí spokojeně.“ Aby ne – VUZ nabízí klientům nejenom pronájem infrastruktury, ale také provedení akreditovaných a neakreditovaných zkoušek. „Provádí je zkušební laboratoř a na základě provedených nebo doložených výsledků zkoušek také posuzuje vozidla a vydává certifikáty. Není to tedy jenom o okruhu, ale také o ostatních dopro-



vodných službách, které zákazník v době zkoušení může potřebovat,“ konstatoval ředitel. „Neznám požadavek, který bychom nedokázali zajistit sami anebo dodavatelsky. K tomuto zákaznickému přístupu vedu i své podřízené.“

Mohlo by se zdát, že dnes už Miloš Klofanda sedí jen za stolem. Opak je pravdou. I když je od roku 2014 provozním ředitelem a zároveň členem představenstva VUZ, stále si udržuje odbornou a zdravotní způsobilost pro řízení drážních vozidel a nezdířka uskuteční kontrolní nebo zkušební jízdu. „Těžko se vzpomíná na všechna vozidla, v paměti mi zůstaly francouzské rychlovlaky a další vysokorychlostní jednotky od evropských výrobců,“ vypráví. Rád vzpomíná i na to, kdy v pozici strojvedoucího jel v říjnu 2016 na stanovišti Kyklopa (T 499.0002) v čele speciálu Retro Ostravan z Prahy do Ostravy.

„Jsem se svým profesním životem spokojený. Měl jsem štěstí, že jsem dělal to, co mě bavilo a co mě naplňovalo. České dráhy loni oslavily stoleté výročí, a já pro ně pracuji pětáctičet let. Na své působení u ČD často a v dobrém vzpomínám. Ne vše se vždy dařilo, ale toho dobrého bylo mnohem více, tak jako v běžném životě. I tady na VUZ mě potkaly těžkosti, ale díky dobrému kolektivu, který tu je, se mi tady stále líbí,“ uzavřel šéf cerhenického okruhu. ○

ŘEKLI O MILOŠI KLOFANDOVÍ

Ondřej Fanta,
technický ředitel VUZ

U Miloše Klofandy respektuji jeho velkou životní a odbornou zkušenost, která je navíc spojená s energičností a vitalitou. A mnozí o generaci mladší kolegové by se u něho mohli inspirovat ve znalosti a využívání moderních technologií.



Rostislav Novák,
ředitel odboru kolejových vozidel GR ČD

Celý svůj profesní život spojil se železnicí na různých stupních řízení. Práce pro něho není povinností, ale i koníčkem. Byl a je náročný nejen na sebe, ale i na kolegy a podřízené, kterých za celou dobu u naší společnosti vychoval stovky. Pomohl zvýšit prestiž VUZ, kde úspěšně zúročuje nabyté zkušenosti.



Martin Bělčík,
generální ředitel a předseda představenstva VUZ

Miloš Klofanda je pro mne synonymem profesionality, poctivosti železničářského řemesla a pořádku. Je pro mne ctí, že mohu být jeho kolegou a podílet se na budoucnosti železnice.



Michal Štěpán,
náměstek generálního ředitele ČD pro obchod a člen představenstva ČD

Miloše znám asi dvacet let. Vedle jeho odbornosti, kterou si neustále zvyšuje, si velmi vážím též jeho lidskosti a smyslu pro férové jednání. Oceňuji jeho houževnatost, s kterou hájí zájmy „své“ firmy, a přeneseně i celé Skupiny ČD.

