

# Nezávislý železničář

ČESKÝ NEZÁVISLÝ OBČASNÍK ŽELEZNIČÁŘŮ

Ročník 1 Číslo 4 7. června 1999

2 Kč

## Na GR ČD proběhlo sčítání úředníků

**PRAHA (naj)** - Ve dvou časově od sebe vzdálených etapách proběhlo v měsících listopad 1998 (II., III., IV. a V. patro) a duben 1999 (zbytek) sčítání úředníků, jejich sekretářek a dalších kancelářských „myši“ na generálním ředitelství ČD v Praze. Výsledky sčítání možná nebudou pro mnohé z Vás žádným překvapením, nicméně **personální údaje GR ČD poskytnuté sdělovacím prostředkům jsou značně zkreslené!** Obvykle totiž uvádí podstatně nižší počty než tomu je ve skutečnosti! Např. v článku Vláda patrně sáhne na platy manažerů Českých drah (O 14/99) je uvedeno (cituji): „...při zhruba (! - pozn. autora) 367 zaměstnancích ... na Generálním ředitelství ČD...“ Z výsledků sčítání však vyplynulo, že na GR ČD pracuje 663 lidí (viz tabulka), a to ani zdaleka nejsou všichni!

Do uvedených sumy nejsou zahrnuti vrátní (odhadem jich může být 25) a ostatní servisní pracovníci (např. uklízečky a údržbáři, jejichž počet si netroufám odhadnout), pracovníci o. z. DATIS, GI a další. Zahrnuti rovněž nejsou pracovníci detašovaných pracovišť v Hybernské a Opletalově ulici v Praze a další v objektech železničních i neželezničních stanic po celé ČR. Zahrnuti rovněž nebyli ani podnikoví řidiči, kterých má GR dle slov jednoho z nich údajně pět (a pět aut, která, což bych ani nemusel dodávat, pochopitelně byla v náhodný den sčítání obsazena - takový je zájem pracovníků GR o podnikovou autoslužbu, kterou pravděpodobně zajišťuje odbor správní GR).

Je nutné dodat, že uvedené výsledky, přestože sčítání bylo dle možnosti provedeno maximálně pečlivě, nemusí být zcela přesné. Chybu výsledného počtu pracovníků GR ČD, tj. bez GI, DATISu a TÚ DDC, lze odhadnout na plus minus 20 lidí.

Pro ty, kterým vrtá hlavou značný rozdíl součtů zaměstnanců GR v jednotlivých patrech, dodávám, že budova „na nábreží“

je obsazena též pracovníky MDS, Českého telekomunikačního úřadu (jihozápadní část budovy), OPŘ Praha (jihovýchodní část), zdravotnických, servisních i odborových zařízení a další.

Výsledek z první etapy sčítání nezakreslily ani tzv. „reorganizace“ některých odborů a oddělení, neboť dle

	GR	DDC	DOP	GI	TÚ DDC	DATIS
<b>SUTERÉN</b>	7	0	0	0	0	29
<b>PŘÍZEMÍ</b>	34	0	0	5	0	0
<b>I. PATRO</b>	36	0	0	11	0	0
<b>II. PATRO</b>	19	109	48	11	0	0
<b>III. PATRO</b>	118	0	63	0	0	0
<b>IV. PATRO</b>	29	22	37	0	1	2
<b>V. PATRO</b>	27	45	28	0	2	0
<b>VI. PATRO</b>	0	5	36	0	0	0
<b>CELKEM</b>	<b>270</b>	<b>181</b>	<b>212</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>31</b>
<b>ÚPLNĚ CELKEM</b>						<b>724</b>

vyjádření VR DOP Ing. Kocourka šlo v podstatě jen o přesouvání židliček (Ž 49-50/99). Rovněž v provozu velmi obávaný proces propouštění zde v podstatě neznají (avšak brzy znát budou!), i když se v provozu zejména v souvislosti s negativním vývojem hospodaření ČD hodně rozšířily drby o tom, že kancelářské „myši“ na GR se začínají hodně bát o svá teplá místa.

Co na to říci závěrem? Jistě by mnohé objasnila odpověď z tiskového oddělení GR ČD, kam byl příslušný dotaz spolu s dalšími předán dne 6. května. Bohužel, přes veškeré sliby tiskové mluvčí Zdeny Celé a urgencye redakce do uzávěrky tohoto čísla, tj. 3. června, odpověď neobdržela. Stejně tak jsem ani soukromě neobdržel byt' jednu odpověď na otevřené dopisy, které byly doručeny generálnímu řediteli ČD Ing. Zelenému a předsedovi

OSŽ Duškovi koncem dubna.

Abych však nenesl jen špatné zprávy, tak na závěr jednu dobrou (bohužel, jen jednu, protože víc jich opravdu nemám). Při sčítání bylo zjištěno, že hodně nechalvalně proslulé „firmy“ na poškozování jména či vlastní likvidaci české železnice, jako pánové Vaněk, John, Nykles a další, na „nábreží“ nezůstali. Bohužel, méně známé ano...

## Zamyšlení nad smutným výročím

ZDENĚK REINHARDT

Uplnul rok, co minutu před jedenáctou hodinou dne 3. června 1998 došlo v do té doby neznámé stanici Eschede ke katastrofě vlaku ICE 887. Jako každé mimořádné události se jí ihned zmocnily sdělovací prostředky, které ji doprovodily nejrůznějšími spekulacemi o příčině, zprvu poněkud nepravděpodobnými, a televize hbitě přispěchala s animovanou představou průběhu neštěstí. Vysoký počet obětí a otřesnost publikovaných obrázků byly důvodem, že se sdělovací prostředky věnovaly této katastrofě poměrně dlouho. Také výpovědi některých cestujících, jakož i obyvatel dosud poklidné obce, kteří jako první zachráněni zcela psychicky nepřipraveni na apokalyptickou hrůzu, do které byly vtaženy z přirozené snahy pomoci, přibližovaly nepřehledně hrůzy, jimiž byli náhle vystaveni nic netušící cestující. Postupem času došlo ve světě k jiným katastrofám v letecké, námořní a silniční dopravě, které pak vytlačily z titulních stránek neštěstí v Eschede. Přitom automobilová doprava si dál bez

velké pozornosti trvale vybírala svou daň a pouze velké hromadné srážky nebo požáry v tunelech stály za větší pozornost. Bez velké nadsázky možno říci, že člověk svojí činností k živelným pohromám (povodně, zemětřesení, vulkanická činnost, tornáda a smrště, přílivové vlny) si vytvořil i živel dopravní a musí se učit, jak jeho nástrahám čelit. Říká se, že doprava je třetí nejrozšířenější civilizační chorobou.

Čtenáři senzačních zpráv a především uživatelé rychlých vlaků se z původního úleku a rozrušení zklidnili vděčně přijímajíce jakákoliv prohlášení a ujištění, že k podobnému případu již nedojde. Moderní člověk je posledy cestováním a rychlostí a jen na chvíli se zarazí nad rizikem, které tím podstupuje. Nakonec ale vždy zvítězí ona touha či potřeba rychle se přemisťovat a důvěra v moderní techniku a v to, že se skrytá nebezpečí podaří minimalizovat. Vždyť toto nebylo první neštěstí na železnici, těch bylo v historii železniční dopravy více než dost. Je to obět' pokroku a rychlosti. Odpovědí na neúspěchy musí být hledání příčin, prohlubování poznání a nalezení řešení, aby se podobný neúspěch neopakoval. Vtipně a moudře to vyjádřil Albert Einstein slovy: „Když člověka nic nesvědčí, tak se neškrábe.“

Dříve, než se pokusíme vytěžit nové poznatky z katastrofy v Eschede, připomeňme si několik samozřejmostí, na které se však často pozapomíná. Po celou dobu rozvedu zvyšujeme vozidlům pohybovou energii, abychom ji opět mařili při zastavování. Pohybová energie tělesa je, jak známo, úměrná čtverci rychlosti a tudíž i zábrzdňá dráha se bude v tomto poměru prodlužovat se vzrůstající rychlostí. Při rychlostech 10, 60, 100, 200 a 300 km/h jsou pohybové energie vozidla v poměru 0,01 : 0,36 : 1 : 4 : 9! V případě nehody se pohybová energie spotřebuje na překonání odporů, které se staví do cesty a brání pohybu, a na destruktivní práci na vozidlech a zařízeních, se kterými vozidla přišla do styku. S určitou nadsázkou lze říci, že cestujeme na mechanickém sudu prachu.

Souběžně se zvyšováním rychlosti směřovalo vývojové úsilí ke zvyšování bezpečnosti. Za nejvýznamnější mezníky bezesporu náležejí:

- zjištění příčin praskání náprav přivedlo Wöhlera k otázce pevnosti při namáhání ohybem za rotace a položilo základ únavové pevnosti materiálu, a to brzy po vítězném tažení železnic,

- Westinghouse v 70. letech minulého století vynalezl samočinnou tlakovzdušnou brzdu průběžnou, umožňující zastavení vlaku v případě nebezpečí z kteréhokoliv vozu vlaku,

- nahrazování dřevěných konstrukcí vozových skříní ocelovými, zprvu nýtovanými a později celosvařovanými, a to od 30. let našeho století a

(pokračování na druhé straně)

## Špatné hospodaření?

Dříve byly na dráze traťové jízdní řády, např. Praha - Benčšov. Prodalo se jich tisíce. Ted' se dělají oblastní jízdní řády, kde cestující má dohromady všechny bývalé traťové jízdní řády. Když ale on jezdí třeba jen na trase Beroun - Praha, nač je mu dražší jízdní řád traťový, kterým vůbec nejedždí? Nakonec dráha nechá natisknout jednoduché dvoulistové jízdní řády, které se pak dávají cestujícím zdarma. Kde je obchodní chování dráhy? Pak nemá dráha prodávat, když se někde šetří a někde se peníze vyhazují panobohu do vzduchu! Někdo si asi myslí: „Vždyť je to státní, tak je to jedno!“

Jiří KREJČÍ

## ČSSD hodila ČKD Vagónku Studénka přes palubu!

Tot' holá skutečnost! Jak vyplývá z informací uveřejněných v Právu ze dne 29. května, vláda se zřejmě v rozporu s předvolebními sliby o podpoře ČESKÝCH podniků rozhodla zradu ČKD podpořit! Obdobně jako v jiných případech i zde potvrzuje, že má s předešlou vládou Občanské demagogické strany hodně společného a že i u ní je na prvním místě tvrdý ultrakapitalismus - peníze! Termíny jako morálka, česká tradice, česká hrdost, zaměstnanost českých lidí ap. jí evidentně také nic neřekají!

Její kroky nasvědčují nekalému propojení vlády a managementu ČKD Holding. Jak jinak si vysvětlit, že vláda uvažuje o finanční podpoře evidentně špatně hospodařícího holdingu, respektive některých

jeho dceřiných společností, a naopak daleko serióznější bývalou MSV Studénka chce utopit? Proč se nepozastaví nad tím, že ČKD ji před více jak rokem koupila, ačkoliv už tehdy měla velké finanční problémy, a nyní se snaží ji honem bez ohledu na záměry nového majitele prodat? Proč se vláda chce zbavit perspektivního podniku s tradicí, jakým ČKD Vagónka Studénka bezesporu je, a naopak podporovat ČKD Dopravní systémy Praha (v regionu s podstatně lepší zaměstnaností) s mlhavou budoucností?

Ať si to totiž chceme nebo nechceme připustit, České dráhy stojí nejen před obnovou parku nákladních vozů a lokomotiv, ale také osobních vozů a jednotek! I když tomu současně okolnosti pochopitelně nenasvědčují, za dva roky tomu může být úplně jinak! Málokterý cestující totiž bude chtít jezdit vlakem na vlastní nebezpečí! A jediný podnik v ČR, který umí vyrábět osobní vozy, je právě ČKD Vagónka Studénka.

Co ale s ČKD Dopravní systémy Praha? Je pravděpodobné, že České dráhy nebudou těžké motorové lokomotivy už potřebovat. S očekávanou druhou vlnou elektrifikace tratí ČD se toto ještě více potvrdí. A nové malé lokomotivy už umí postavit každá větší ŽOSka! Co tedy bude tato firma vyrábět, až dokončí dodávky tramvají do Filipín a souprav metra pro Prahu (jestli vůbec), případně i rychlovlaků pro ČD (V tom jsem velmi skeptický, ale abychom zachránili bychem se měli pokusit dát namísto ČKD šanci též zadlužené, ale daleko serióznější plzeňské ŠKODOVCE. Takto nově vytvořené konzorcium ŠKODA - ČKD VAGÓNKA - SIEMENS - FIAT by snad mohlo fungovat lépe než současně.) a několika kusových dodávek lokomotiv do arabských a afrických zemí?

Proč vláda americké firmě Thrall Car přímo nenabídne k využití volné haly Tatry Kopřivnice? I kdyby v Tatře nebyla výroba osobních vozů možná (což je pravděpodobné, neboť moderní čtyřnápravové osobní vozy, zejména dvoupátrové, potřebují větší výrobní haly než výroba nákladních vozů a automobilů), stále se nabízí volné prostory ČKD Dopravní systémy Praha!

Podobně zůstávají nezodpovězeny i další dotazy. Protože problematika je mnohem složitější, ještě se k ní v některém z příštích čísel NŽ vrátíme.

-naj-

(pokračování na druhé straně)

## Technický vývoj železniční dopravy jde neustále kupředu

DISKUZE, DO KTERÉ SE MŮŽETE ZAPOJIT I VY

### Konverze je utopie!

IVAN ZAHRADNÍK

Za mého dvaatřicetiletého působení u EŽ se už nejméně třikrát rozvířila otázka přechodu na jednotnou trakci. Argumenty pro i proti jsou chronicky známé. V současné ekonomické situaci ČD považují možnost brzkého řešení za utopii a jakékoli další rozmazávání za bezpředmětné.

### Několik poznámek k porovnání proudových soustav TV 25 kV 50 Hz a 3 kVss

ŠTEFAN HORVÁTH

#### 1. Energetické poměry

##### a. výhody střídavé trakce

- U střídavé trakce je vlivem menších proudů možný větší rozestup mezi napájecími stanicemi (cca 50 km). Maximální rozestup napájecích stanic u stejnosměrné trakce je cca 25 km a je limitován zejména dovoleným proudovým namáháním vodičů, dovolenými úbytky napětí a nutným rozdílem mezi minimálním zkratovým a maximálním provozním proudem.

- Střídavá napájecí stanice je technologicky jednodušší než stejnosměrná a tudíž i levnější. V kombinaci s většími rozestupy mezi napájecími stanicemi je v tomto ohledu střídavá trakce jednoznačně výhodnější.

##### b. nevýhody střídavé trakce

- Pro střídavou napájecí stanici je nutný přívod 110 kV z energetické sítě, protože mnohé současné stejnosměrné napájecí stanice mají přívod ze sítě 22 kV.

- Transformace třífázové energetické soustavy na jednofázovou způsobuje nesymetrické zatížení energetické sítě (neznám aktuální stav, zda energetické podniky účtují přírůstky za nesymetrii odběru).

- Vlivem střídavého proudu, indukčnosti trakčního vedení a pulsní regulace výkonu na lokomotivách vznikají problémy s dodržением minimální hodnoty účinníku. Za nedodržení účtují energetické podniky poměrně značné penále, a proto musí být odběr střídavé napájecí stanice kompenzován.

#### 2. Rušivé vlivy na okolí

##### a. výhody střídavé trakce

- Korozní účinky bludných proudů jsou u střídavé trakce v porovnání se stejnosměrnou trakcí minimální.

##### b. nevýhody střídavé trakce

- Větší elektromagnetické vlivy na okolí (linková vedení všeho druhu) - řeší se kabelizací, takže to není technický problém.

- Elektromagnetické rušení vlivem různých jiskření - opět to není technický problém.

- Nemožnost použití kolejových obvodů 50 Hz v místech se střídavou trakcí, tj. při přechodu ze stejnosměrné na střídavou trakci bude nutné předělat kolejové obvody na

jinou frekvenci anebo volnost kolejí zjišťovat pomocí „počítání náprav“. Obojí představuje značné finanční náklady a také patrně největší překážku pro rozšiřování střídavé trakce.

- U střídavé trakce jsou minimální izolační vzdálenosti živých i neživých částí cca o 10 cm větší. Vzhledem k nevelkému počtu kolizních míst (nadjezdy, tunely ap.) by příslušné úpravy neměly být technickým a finančním problémem.

#### 3. Izolační hladina trakčního vedení (TV)

- Odpojovače stejnosměrné trakce jsou univerzální, lze je tedy použít i pro střídavou trakci.

- Úsekové děliče a bleskojistky stejnosměrné trakce bude při přechodu na střídavou trakci nutné v celém rozsahu vyměnit.

- Většina izolátorů u stejnosměrné trakce je typu DZL 3 (deklarované minimální přesokové napětí za deště 60 kV), a proto bude nutné posoudit, zda vyhovují i pro 25 kVst s ohledem na předepsanou izolační hladinu. V opačném případě provést jejich výměnu. Cca od roku 1991 se při rekonstrukcích používají i na stejnosměrné trakci univerzální izolátory DZLs 25 kV, avšak při rekonstrukci stejnosměrné části úseku Moravský Písek - Huštěnovice se dle požadavků investora opět používají izolátory vhodné pouze pro soustavu 3 kVss!

(pokračování na druhé straně)

