

SC PENDOLINO



Pendolinem se od prosince svezeme po slovenských tratích Vlaky SuperCity pod Tatrami

Pendolino Českých drah brzdí naše koleje už více než deset let. Za tuto dobu berou naši zákazníci eleganci cestování spoji SuperCity jako samozřejmost s tím, že se zde vždy kloubí kvalita, rychlost, servis na palubě i přesnost jízdy. Z původní spojnice Ostrava, Olomouce a Pardubic s Prahou došlo loni k rozšíření nabídky o spoje jedoucí do Plzně a dalších západočeských měst až po Františkovy Lázně. V novém jízdním řádu 2014/15 se Pendolino opět pravidelně vydá na Slovensko, i když jinak než v minulosti.

Spoje SuperCity Pendolino budou i v dalším jízdním řádu vlakovou lodí Českých drah na trase Praha – Ostrava. Dva páry spojů budou i nadále prodloužené přes Plzeň do Františkových Lázní, avšak pojedou vyvážené – v obou směrech vždy ráno a vpoledne. Od prosince 2014 se Pendolina podívají i na Slovensko. Nebude to poprvé. Ještě před tím, než se Pendolina usadila na lince Praha – Ostrava, zajížděla i do Bratislavy. A byla tu už i Žilina – jako prodloužení některých vlaků z Ostravy.

Rychlá cesta na střední Slovensko a do Košic

Letošní prosinec odstartuje cestujícím i vlakům Pendolino další nové možnosti, příležitosti i očekávání v podobě důrazu na spojení České republiky se Slovenskem. V relaci Praha – Ostrava – Žilina – Poprad-Tatry – Košice se tak objeví značka SuperCity. Pro všechny se otevře prostor zažít na vlastní kůži onu eleganci cestování. Hlavní argumenty, proč právě vlakem SuperCity a proč právě s Českými drahami, budou pro naše zákazníky zřejmé. Dnešní EuroCity Košičan urazí tradiční cestu z Prahy přes Vsetín do Košic za 8 hodin a 21 minut, v opačném směru o 5 minut pomaleji. Noční přímé vlaky jsou ještě o pár desítek minut pomalejší. A SuperCity Pendolino? Oproti nejrychlejšímu spojení dojde na východní Slovensko o téměř hodinu rychleji – z Prahy do Košic to bude na hranici 7 hodin a 30

minut, čímž SC Pendolino potvrdí pozici nejrychlejšího spojení na trhu. Naše zaměření na zákazníky ale bude stavěno i na nabídce výhodných doplňkových produktů v oblasti Tater a Košic. Domluvili jsme se s našimi obchodními partnery poskytujícími ubytování na středním i východním Slovensku, dále v oblasti Tater počítáme s cenově výhodnými nabídkami pro letní i zimní rekreaci. To vše pro zákazníky spojů SuperCity Pendolino, kteří je využijí.

Denní autovlak nové v pátek

Denní autovlak do Košic už nepojede, nyní spoj Košičan totiž na Slovensko od prosince ukončí jízdu v Žilině. Na základě dosavadní poptávky nově povedou ČD i ZSSK autovlak v poloze výhodného pátečního spoje, samozřejmě v kategorii EuroCity. Spoj si udrží název Košičan a bude odjíždět z Prahy v pátek krátce po 13. hodině. Jeho trasa povede přes Olomouc a Ostravu do Košic. Na palubě bude mít zákazník vedle tradičních služeb i wifi připojení. Víkendová návštěva Tater, to bude jen jedna z možností, které nový spoj nabídne – vracet se bude v neděli po polední s příjezdem do Prahy po 19. hodině. Zatraktivnění cestování máme připraveno i pro cestující přímých nočních spojů mezi Českem a Slovenskem, zejména pokud jde o cesty v lehátkových a lůžkových vozech.

MICHAL ŠTĚPÁN

Autor je člen představenstva ČD zodpovědný za oblast osobní dopravy.

SLOUPEK

Cest k úspěchu známe hned několik

Pololetí 2014 jsme zvládli dobře, je ale potřeba brát tento úspěch jako první krok správným směrem a dál pokračovat v racionalizaci. Dobrý hospodářský výsledek Skupiny České dráhy jsme dosáhli vyššími tržbami z hlavní činnosti, ale do značné míry se v něm pozitivně promítly také vnitřní úspory. Díky přesoutěžení desítek dodavatelských smluv šetříme významné částky na cenách materiálu a služeb. Nižší spotřeba nových vozidel se odráží v úsporách nafty i elektřiny a lepší využití vlastních kapacit nám pro změnu snižuje náklady na marketing nebo na poradenské či právní služby. Meziročně klesaly i osobní náklady, a to zejména ve společnosti ČD Cargo.

**Daniel Kurucz**předseda
představenstva
Českých drah

Není však v našem zájmu ztrácet kvalifikované zaměstnance. Jako management máme naopak povinnost zajistit pro ně práci. Právě proto počítá strategie společnosti do roku 2020 s rozvíjením nových podnikatelských aktivit, které přinesou dodatečné tržby. Vidíme i další možnosti úspor. Testujeme měřiče spotřeby nafty v lokomotivách a na Ostravsku zkoušíme vozidla na plyn. Připojili jsme se k iniciativě, jejímž cílem je zrušení povinnosti platit každoročně stovky milionů jako poplatek za obnovitelné zdroje. Například Deutsche Bahn ho ve své zemi platit nemusí. To všechno by mělo postupně vést k tomu, že také osobní doprava Českých drah bude za několik málo let zisková a zadlužení firmy se o čtvrtinu sníží. Pololetní výsledky Skupiny České dráhy ukazují, že máme potenciál být efektivní obchodní firmou. Je však před námi ještě hodně práce. Jinými slovy: považujeme tyto výsledky za dobrý začátek a usilujeme o to, abychom tento trend udrželi i nadále.

INFORMUJEME

V prvním pololetí jsme hospodařili se ziskem

Rekapitulace hospodaření Skupiny ČD, jakož i jednotlivých společností za první pololetí letošního roku, vykázala zásadní meziroční zlepšení. Podle mezinárodních účetních standardů (IFRS) se hospodářský výsledek Skupiny ČD zlepšil o 668 milionů korun a dosáhl čistého zisku ve výši 158 milionů korun po zdanění. Podle managementu firmy je to nejen díky úspěšným opatřením, ale i zvýšením obchodní výkonnosti.

Cestující jezdí na delší vzdálenosti

Celkové úspory dosáhly stovek milionů korun. Šetřilo se například v oblasti právních služeb, poradenství, auditorských služeb a marketingu – jen tyto opatření přinesly téměř 80 milionů. „Úsporami jsme dokázali částečně kompenzovat rostoucí ceny vstupů. Pomáhají nám také efektivnější nákupy energií a materiálu, stejně jako snižování režijních a osobních nákladů,“ popisuje předseda představenstva Českých drah Daniel Kurucz. „Více finančních prostředků šlo naopak do údržby vozidel,“ dodává.



Úsporami jsme dokázali částečně kompenzovat rostoucí ceny vstupů.

Úspěch racionalizačních opatření se projevil mimo jiné v meziročním snížení ztráty segmentu osobní dopravy na 262 milionů korun, což je o 382 milionů korun lepší výsledek než loni (loňská pololetní ztráta dosáhla 644 milionů korun). „Podle českých účetních standardů je mateřská společnost dokonce ve ztrátě jen 22 milionů korun,“ upřesnil Kurucz. Kromě výše zmíněných úspor se na půlročních číslech pozitivně projevila zvýšená obchodní výkonnost. Oproti loňskému roku jsou tržby z hlavní činnosti o 432 milionů korun vyšší. Samotné tržby za jízdní doklady vzrostly o 137 milio-

nů korun, přičemž největší měrou se na tom podílela vnitrostátní doprava. Počet cestujících se meziročně nezvýšil, roste však přepravní výkon, což nasvědčuje tomu, že cestující častěji využívají služeb dopravce na delší vzdálenosti. Nárůst osobokilometru ve sledovaném období činí 35 milionů.

Úspěchy dceřiných společností

Na tiskové konferenci, konané v první zářijový den na půdě Generálního ředitelství Českých drah, se Daniel Kurucz zmínil také o tradičně dobrých výsledcích menších dceřiných společností, jakými jsou Výzkumný Ústav Železniční, DVI nebo ČD - Telematika. Ale také výsledky největší „dceřinky“ ČD Cargo – po propadu v posledních letech – šplhají vzhůru. Nákladní dopravce vykázal zisk po zdanění dle IFRS 540 milionů korun, což je meziročně lepší hospodaření o 304 milionů korun. Také zde hrály roli úspory nákladů a zvyšování produktivity. „Navzdory silící konkurenci jsme za první pololetí přepravili 34,2 milionu tun zboží, což znamená překročení plánu o téměř 5 procent. Zvýšenou obchodní aktivitou se nám podařilo kompenzovat ztráty některých přeprav novými obchodními případy, což nám umožnilo převzít po železniční společnosti více tun a zvýšit tržby,“ potvrzuje růstový trend předseda představenstva ČD Cargo Oldřich Mazánek.

V otázkách diskutované zadluženosti Skupiny ČD nedošlo podle vrcholového managementu k žádným neočekávaným změnám. „Růst výše konsolidovaného dluhu Skupiny ČD o čtyři procenta není žádným překvapením a vychází ze střednědobé strategie. Odráží se v něm náklady za nákup nových vozidel. Musíme například řešit financování vozidel objednaných našimi předchůdci, zejména pak netrakovních jednotek railjet,“ vysvětluje Pavel Krtek, člen představenstva ČD odpovědný za ekonomiku a finance. „Na druhou stranu chceme změnit strukturu dluhu a nahradit krátkodobé závazky za dlouhodobé. Zadlužení by mělo podle plánu kulminovat v roce 2016, pak by se mělo začít snižovat.“

VÁCLAV RUBEŠ

Vozidla i marketing zaměřené na děti

V posledních třiceti letech se dopravci cíleně věnují službám pro nejmladší zákazníky.



KAM JET

Oslavanské historické slavnosti s Matějem



Na sobotu 13. 9. je přichystána vyjížďka do Oslavan na historické slavnosti s bohatým kulturním programem (dobové tržiště, historický průvod v čele s králem Přemyslem Otakarem I.), do Ivančic na Dny evropského dědictví nebo na výlet do úžasné přírody údolí řek Jihlavy a Oslavy. Parní lokomotiva Matěj 433.002 potáhne vozy 3. třídy Rybáky a bufetový vůz. Odjezd z Brna hl. n. je v 11.06, odjezd z Oslavan zpět v 17.28. Přeprava jízdních kol zdarma. V regionu jsou čtyři tematické okružní cyklostezky – Templářská, Energetická, Pivovarská a Hornická.

Den dráhy v Zastávce u Brna



Jízda parního vlaku z Brna do Zastávky u Brna a zpět, program Hornického dne, atrakce a soutěže pro děti s dárečky. Tohle vše můžete zažít v sobotu 20. září na Dni dráhy v Zastávce. Otevřeno bude Muzeum průmyslové železnice ve Zbýšově s jízdami parní lokomotivy po úzkokolejně dráze. V Babicích u Rosic proběhne Gulášfest a malý pivní festival, v Rosicích u Brna budou prohlídky zámku s kostýmovaným průvodcem, prohlídky protiatomového krytu, otevřená zámecká zahrada a česnekové slavnosti. KČOD Brno nachystalo na akci parní lokomotivu Matěje 433.002, diesellovou lokomotivu Bardotku T 478.1001, vozy 3. třídy Rybáky a bufetový vůz. Odjezd z Brna hl. n. je v 8.46, odjezd ze Zastávky u Brna v 14.55.

Setkání lokomotiv ve Strasshofu

Na sobotu 5. října si můžete naplánavat vyjížďku z Brna hl. n. se dvěma parními lokomotivami v čele do rakouského ráje historických vozidel, muzea ve Strasshofu, kde proběhne setkání parních lokomotiv. V muzeu je soustředěno mnoho desítek parních, elektrických a motorových lokomotiv, osobních i nákladních vozů. Nechybí zahradní modelová železnice. Parní lokomotivy Šlechtičnu 475.101 a 475.179 potáhnou vozy Bai a restaurační vůz WR. Jízdní řád bude upřesněn na www.cd.cz/zazitky. (mt)

Je to něco v posledních letech převratného – během jediného dne, shodou okolností prvního školního dne, bylo na západním okraji Prahy slavnostně předáno do provozu hned pět nových zastávek. Co dlouhá léta nešlo, bylo velmi rychle a poměrně snadno skutečností. A aby toho nebylo málo, v pátek 29. srpna tomu předcházelo i otevření zastávky Praha-Podbaba na prvním koridoru.



Šest nových zastávek ve středních Čechách a v Praze

Nové zastávky ve středních Čechách

- Hostivice-Sadová (linka S65)
- Hostivice-U hřbitova (linka S65)
- Chýně (linka S65)
- Rudná zastávka (linka S6)
- Jinočany (linka S6)

Linka S65: Praha-Smíchov Na Knížecí – Hostivice – Rudná u Prahy
 Linka S6: Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Nučice – Beroun



lidé jezdili auty k nádraží, kde přesešli na vlakové spoje směrem dál na Prahu. Bude to nejrychlejší spojení z Hostivice na Prahu.“ A to je jeden ze zásadních

„ Se zastávkami přibýlo i množství nových vlaků ČD, na které Středočeský kraj přispěje navíc čtyřmi miliony korun, a kraj se podílel i na zajištění přístupových komunikací.

důvodů, proč zastávky v celkové hodnotě asi 31 milionů korun s hranou ve výšce 550 mm, povinným vybavením včetně označovačů PID a přístřeškem typu Antivandal, vznikly. Obyvatelům obcí se výrazně zkrátí doba dojezdu do Prahy i jinam. A opačně, jak poznamenal ředitel KČOD Praha Alois Kašpar, snaží dostupností vlakové dopravy se zároveň zvyšuje bonita území. Zkušenosti z prvních dnů v provozu na vlakové lince S65 ukázaly zvýšený zájem cestujících. Organizace ROPID proto musela objednat posílení nejvytíženějších ranních spojů.

Na pražské Podbabě vznikl přestup vlak-tramvaj

Už v pátek 29. srpna okolo čtvrté hodiny ranní se pro cestující otevřela ještě jedna nová zastávka ve středu Čech, a to přímo na území hlavního města. Zastávka Praha-Podbaba, která se nachází u konečné tramvaje Podbaba, byla aktivována v rámci stavby „Optimalizace tratě Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice“. Už předešlý večer bylo zrušeno za-

stavování vlaků ve stanici Praha-Bubeneč. Zatím poslouží cestujícím pouze jedno nástupiště, u kterého zastavují vlaky v obou směrech. Již během prosince pak získá každý směr nástupiště vlastní. Tím bude v daném úseku téměř hotova stavba koridoru, dokončovací práce budou pokračovat až do jara 2015. Zastávka za zhruba 30 milionů korun je součástí celkové investice do tratě mezi Bubencí a Holešovicemi v hodnotě 931 milionů korun. Na Podbabě tím vzniká dlouho očekávaný přestupní terminál mezi vlaky a pražskou MHD. Cestující, kteří jedou do Prahy vlakem od Kralup nad Vltavou, se dostanou do centra Dejvic na metro A o 10 až 15 minut rychleji než dosud. Oblast Bubeneč, kde bylo původní nádraží, bude i nadále obsluhovat autobusová linka 131. A samotné nádraží nezamíká, jak některá média psala. Osobní vlaky tu sice přestaly zastavovat, ale doprava (v provozu už od roku 1850) nadále funguje jako výhybna pro křižování vlaků. MARTIN NAVRÁTIL

Ve Starkoči stráží trať domeček s mašinkou Tomášem

Animovaný seriál o lokomotivě Tomášovi a jeho přátelích, který je velmi oblíbený mezi dětmi předškolního věku, se podařilo částečně přenést do reality Josefu Vítovi ze Starkoče nedaleko Náchoda. Rodinný dům, který se nachází v blízkosti starkočského nádraží a navíc je dobře viditelný z projíždějících vlaků, nechal vymalovat pohádkovými lokomotivami a vstup do domu navíc stráží figurína výpravčího, která se dá ovládat, podobně jako v cimrmanovském filmu Rozpuštěný a vypuštěný umělý inspektor Trachta, na dálku pomocí lanka.

Všechno začalo udírnou

Někdejší signalista a také i posunovač Českých drah Josef Vít, který je dnes v důchodu, si podle svých slov na stará kolena udělal radost. Svak trochu v duchu svěrákovských filmů dal volnou ruku náhodně kreslíře Jiříně Kluzové, která rodinný dům Vítových zkrášlila dětskými železničními hrdiny, jimž vévodí pod střechou domu i krteček známý z dětských filmů. „Všechno začalo úplně nevinně,“ směje se sympatický šedesátník Josef Vít. „S manželkou jsme

zamýšleli postavit na zápraží našeho domku udírnou. Šlo tedy o velice prozaickou záležitost. Začal jsem přemýšlet, jaký bude mít tvar, a nakonec po všech mých nákresech vyšel jako nejlepší vřelcový tvar, poněkud se podobající kotli parní lokomotivy. Asi v sobě železničář, i když už nejsem v aktivní službě, nezapřu,“ říká Josef Vít.

Lokomotivy si malují podle předlohy i fantazie

Pak vzala výzdoba domu poměrně rychlý spád. Nejprve válečovou udírnou, kde najdeme i kamna na zavařování okurek a merunek, včetně malé diskretní ledničky, nabarvili červenou barvou a kreslířka Jiřina Kluzová na čelo udírny namalovala obličej jedné z pohádkových lokomotiv.

„Když už jsme měli tvář lokomotivy, tak nás jednoduše napadlo, že by měla mít také tendr s uhlím, takže paní Kluzová pokračovala s kresbou ze zápraží na stěnu domu. Všem se to tak zalíbilo, že jsme nechali nejen podle předloh, ale i fantazie paní Kluzové vymalovat zbytek stěn, ale i přílehlou stodolu, která byla dříve útulkem tratových čet. Náš

domek budí opravdu pozornost, hlavně v letní turistické sezoně. Nedaleko vede cyklistická stezka, takže se u nás zastavují lidé. Také se nám stalo, že na nás

zvonili turisté, kteří měli zájem o prohlídku muzea. Opravdu si mysleli, že domek je nějaké muzeum železničních hraček, kuriozit nebo historie železni-

ce. To ale bohužel není,“ usmívá se pan Vít. Takže, turisté, nezvoňte!

Na dráze celá rodina

Železnici zasvětil pan Vít celý svůj aktivní život, na dráze je zaměstnaný i jeho manželka – ostatně oba pocházejí ze starých železničářských rodů. „Když už jsme měli udírnou hotovou do formy parního kotle, přidělali jsme jí ještě komín, který stylově čoudí, když třeba grilujeme, a navíc si lze tuto kratochvíli zpestřit houknutím vzduchové houkačky z Brellovce, či naopak parní píšťaly, která je ale na vzduch. Vzhledem k tomu, že sousedíme s železniční tratí, domek se nachází nedaleko královéhradeckého zhlaví, musíme být na houkání hodně opatrní. Z praxe na dráze vím, že řada zvukových signálů má své přesné regule. Nejvíce se tedy u nás houká na Silvestra, kdy to až tak nevádí. A navíc si občas v létě houkneme na pozdrav s parní lokomotivou, když kolem našeho domu jezdívá nostalgický vlak z jaroměřské výtopny,“ dodává Josef Vít. MARTIN HARÁK



POHÁDKOVÝ DOMEČEK. Své bydlení u nádraží ve Starkoči vyzdobil Josef Vít, železničář ve výslužbě, v originálně hravém stylu. FOTO AUTOR



KRÁTCE

Znovu získáváme ztracené zakázky

Ve spolupráci s dceřinou společností CD Generalvertretung GmbH jsme významným partnerem všech tuzemských automobilů i operátorů, resp. vlastníků speciálních patrových vozů na přepravu automobilů. Jednoho z nejvýznamnějších zákazníků představuje akciová společnost Škoda Auto, největší český výrobce automobilů. O přepravu vyrobených automobilů v ucelených vlacích je mezi dopravci svážen ostrý konkurenční boj. Vyhrávají v něm ti, kteří dokážou nabídnout kvalitní služby za odpovídající a konkurenceschopnou cenu. ČD Cargo k těmto dopravcům patří, což dokázalo i ve výběrovém řízení na zajištění přeprav automobilů Škoda z výrobního závodu v Mladé Boleslavi do Polska, konkrétně do distribučního centra ve městě Swarzędz nedaleko Poznaň. Je to úspěch o to větší, že tyto přepravy v předchozích dvanácti měsících realizoval dopravce AWT. Týdně je v této realizaci vypravováno 3–5 vlaků podle přesných dispozic zákazníka. Přeprava je realizována ve spolupráci s dopravcem PKP Cargo přes hraniční přechod Frýdlant v Čechách. Mimořádná je délka soupravy – dosahuje až 580 metrů, což představuje 210–220 nových automobilů. Takový počet by jinak musel být přepraven více než dvaceti kamiony. Přeprava takto dlouhého vlaku v trase přes Liberec by nešla uskutečnit bez vstřícného přístupu Libereckého kraje jako objednatel osobních vlaků, s nimiž vlak se škodovkami v nácestných stanicích provádí křížování. (čdc)

Vzdělávací portál bude modernější

Na základě připomínek uživatelů Vzdělávacího portálu ČD Cargo připravili správcí portálu řadu změn. Představíme vám ty nejzásadnější. Zaměstnanci budou mít každý svou aktuální složku, která bude obsahovat pouze ty kurzy, které mají za úkol v aktuálním období splnit. Po splnění podmínek studia se pak kurz přesune do historie, ve které bude dostupný do té doby, dokud neskončí dané školení nebo než se jeho obsah stane zastaralým a pro účely opakování nevyužitelným. Struktura kurzů se také změní. Vše bude členěno v jiném stylu kategorií tak, aby při opětovném návratu k již proběhlým kurzům byla orientace co nejvíce srozumitelná a intuitivní.

Změn se dočká i celé grafické zpracování prostředí Vzdělávacího portálu. Kromě celkové úpravy prostředí dojde i k důležitým změnám v rozvržení, uspořádání uživatelských nástrojů a dalších souvisejících prvků. Hlavním cílem je vytvořit uživatelsky příjemné prostředí, které pomůže k lepší orientaci v elektronické výuce. Všechny změny se projeví již v letošním podzimním bloku elektronického školení, které je zahrnuto v plánu pravidelného ročního školení. Podzimní blok přinese mnoho dalších novinek především v oblasti školení strojvedoucích, kteří se budou moci seznámit s kurzy vytvořenými v rámci aktuálního projektu dotovaného z prostředků Evropského sociálního fondu, zaměřeného na vzdělávání v oblasti technických znalostí modernizovaných hnacích vozidel 363.5 a 753.7. DUŠAN POUZAR

Dvouzdrojová Žehlička dostane modernější sestru



Skoro již před čtvrtstoletím upravili v českobudějovickém lokomotivním depu první elektrickou posunovací lokomotivu řady 210 na dvouzdrojový stroj. Vozidlo řady 210, určené pro trať elektrizované střídavým systémem, bylo upraveno na alternativní napájení z náhradního bateriového zdroje. O skoro dvě desetiletí později vznikl prototyp Žehličky současně i s pomocným spalovacím motorem. Označen byl jako řada 218. Nyní je ve fázi konečné montáže stroj s vylepšenými parametry, který nese označení 218.102.

Již v roce 1991 byla v Lokomotivním depu ČSD České Budějovice upravena jedna elektrická posunovací lokomotiva řady 210 na dvouzdrojové provedení s alternativním napájením z náhradního bateriového zdroje. Ten byl zastaven do nákladního prostoru služebního vozu. Právě tam byl instalován pomocný energetický zdroj tvořený sestavou akumulátorových baterií o výkonu zhruba 100 kW. Při jízdě pod trolejí jsou baterie z elektrické lokomotivy dobíjeny a při jízdě mimo trolej je z nich lokomotiva napájena. Podobným způsobem bylo zrekonstruováno v Českých Budějovicích pět Žehliček.

Představení na Czech Raildays
„Vzhledem k omezené kapacitě baterií a vzhledem k omezené kapacitě baterií a vzhledem k omezené kapacitě baterií bylo nutné změnit technologii obsluhy nezatržovaných kolejí. Takřka dvacetileté využívání těchto lokomotiv v jižních Čechách svědčí o jejich stálém praktickém využití. Upravené lokomotivy řady 210 s pomocným bateriovým zdrojem, umístěným ve služebním voze, mají bohužel i svá provozně technická omezení. Proto bylo o řadu let později rozhodnuto o rekonstrukci Žehličky v provedení s pomocným vznětovým motorem nainstalovaným přímo v hnacím vozidle. Tento typ lokomotivy není omezen kapacitou a aktuálním nabitím pomocné baterie. Navíc fakt, že k vozidlu

Dvouzdrojové stroje

Jsou zkonstruovány pro běžný provoz, tedy nikoli pouze pro pojiždění v depu. Lokomotivy jsou napájeny jak z trolejového vedení, tak z nezávislého zdroje. S ohledem na akční rádius a potřebný výkon se jako nezávislý zdroj dnes používá vznětový motor s generátorem, který ale zpravidla nedosahuje stejného výkonu vozidla jako při provozu pod trolejí. Výjimku tvoří malé posunovací lokomotivy pro provoz z troleje a z akumulátorů, které mají možnost trakční akumulátory při jízdě pod trolejí nabíjet.

není trvale připojen zdrojový bateriový vůz, zlepšuje komfort obsluhy,“ vysvětluje Jiří Bečvář z SOKV ČD Cargo České Budějovice.

Plnohodnotným dvouzdrojovým vozidlem se stal až stroj 218.028. Krátce po zahájení byly ale práce na modernizaci zastaveny, neboť v letech 2002 až 2006 byla před touto akcí upřednostňována přestavba tří Laminátek řady 240 na novou dvousystémovou řadu 340, která byla určena pro česko-rakouskou vozbu. Práce na rekonstrukci se tak naplno rozeběhly až v roce 2007 a veřejnosti byla

lokomotiva prezentována o rok později na veletrhu Czech Raildays v Ostravě. V červenci 2010 byl povolen zkušební provoz na manipulačních vlacích České Velenice – Borovany a posléze bylo vozidlo typově schváleno.

KoBeKo

Ve Středisku oprav kolejových vozidel ČD Cargo v Českých Budějovicích nyní pomalu dokončují v pořadí již druhý dvouzdrojový stroj řady 218, který je vybaven nejen trakční výzbrojí pro napájení z troleje, ale současně i výkonnějším a ekologičtějším vznětovým motorem Caterpillar C18. Obě vozidla řady 218 se slangově nazývají KoBeKo podle jmen původního tvůrčího kolektivu z českobudějovického SOKV – pánů Kozubka, Bečváře a Komzáka. Novinka v podobě lokomotivy 218.102 bude umožňovat napájení všech elektrických trakčních motorů přes výkonový měnič a navíc bude vybavena systémem vzdálené diagnostiky s tím, že informace o stroji budou přenášeny přímo na počítačový server českobudějovického SOKV ČD Cargo. Pojezdová část lokomotivy, včetně trakčních motorů, nedoznala zásadních změn, nové jsou ale kapoty podobné jako většina komponentů, které jsou pod nimi ukryty. Nová je i měničová výzbroj, kabeláž, ovládací a řídicí prvky jak v obou předstávcích, tak na stanovišti strojvedoucího. Ve vsazeném kontejneru prv-

ního předstávku se navíc nachází spalovací motor s alternátorem.

Dvě na pomocný bateriový pohon, jedna na diesel

Pro samotné strojvedoucí nabídne stroj 218.102 vylepšenou kabínu, která dostane nejen obkladové panely tlumící hluk, ale především nové řídicí pulty včetně kontroléru s pákou jízdy a směru. Obě řídicí stanoviště budou vybavena displejem zobrazujícím provozní a diagnostická data lokomotivy a také elektrickými stěrači s cyklovačem. Celá kabína je navíc vybavena výkonnou klimatizací a elektrickým vytápěním.

„Dnes provozujeme tři hybridní lokomotivy, z toho dvě na pomocný bateriový pohon a jednu na diesel, ke kterým již brzy přibude i nejnovější stroj 218.102. Všechny využíváme ponejvíce na manipulačních vlacích po elektrizovaných tratích, kde v nácestných stanicích obsluhují nezatržované manipulační koleje. Konkrétně jezdíme na trati Rybník – Lipno nad Vitavou a v okolí Veselí nad Lužnicí. Tyto lokomotivy využíváme také na staničních zálohách ve vlakových stanicích – například v Českých Budějovicích, kde je část kolejiště bez trakčního vedení. Na těchto výkonech pak významně šetříme provozní náklady,“ vysvětluje vedoucí českobudějovických lokomotivních čet PJ ČD Cargo Luboš Klečatský. MARTIN HARÁK

Dosazujeme kovové podlahy na vozy řady Eas

Z analýz poškození podlah nákladních vozů vlivem nakládky a vykládky – zejména šrotu, dřeva, uhlí a dalších sypkých substrátů – vyplynula větší četnost odstavení vozů z dřevěnou kombinovanou podlahou z provozu než u vozů celokovových. Samotná oprava dřevěné podlahy právě s ohledem na častější poškození váže vyšší náklady za opravu, než je tomu u vozů s kovovou podlahou. Neopomenutelné jsou náklady na přepravu vozu do/z opravy, manipulační náklady a prostoje.

Pilotní projekt

Pro přepravu zboží jsou v posledních letech nejvíce žádané vozy v provedení s kovovou podlahou, která umožňuje víceúčelové využití. Proto již od roku 2011 bylo přistoupeno u vozů řady Eas 52. sk. v rámci revizní opravy k záměně kombinované podlahy na kovovou a souběžně k modernizaci skříně vozu. Doposud se takto rekonstruovalo přes 600 vozů.



Vůz po odstranění dřevěné podlahy (nahore) a po rekonstrukci (dole).

Počátkem roku 2014 byla v SOKV České Budějovice pilotně realizována rekonstrukce dřevěné kombinované podlahy na celokovovou u pěti vozů řady Eas 53. skupiny, která byla spojena s revizní opravou vozů, čímž došlo k celkovému zhodnocení financí. Při výkonu byla sledována časová náročnost, materiálové náklady a úroveň technického řešení. Co se týče pracnosti, průměrná hodnota spotřeby času se pohybovala v rozmezí 169 až 209 Nhod. Ovlivňujícím faktorem je stav ocelového roštu vozu, kdy v případě velké koroze nebo deformací dochází k procentuálně širší náhradě profilů.

Náklady se nám vrátí

Spotřeba materiálu je závislá na stavu ocelových nosných částí vozu. Ocelový plech využívaný jako podlaha, je použit bez povrchové úpravy o tloušťce 6 mm, v obvyčejném provedení, na rozdíl od vozů řady Eas 52.sk, kde je použit pevnostní a ořezuvzdorný plech Hardox.

Vzhledem k tomu, že rekonstrukce podlahy i skříně dochází k zásadnímu ovlivnění provozních a bezpečnostních technických vlastností vozu, bylo nutné zpracovat potřebnou technickou dokumentaci a vykonat i praktické předepsané jízdní zkoušky. Celá změna je schválena rozhodnutím Drážního úřadu ČR. Celkové náklady vynaložené na rekonstrukci podlah jsou návratné v řádu jednoho až dvou roků, a to díky prokazatelně nižším nákladům na údržbu a opravy vozů s kovovou podlahou. Současně podíl vozů s kovovou podlahou a s dřevěnou kombinovanou podlahou u vysokostěnných vozů řady E není stále optimální. Proto rekonstrukce podlah u vysokostěnných vozů řady Eas bude pokračovat. Do konce roku bude v SOKV České Budějovice rekonstruováno dalších minimálně dvacet vozů. ZDENĚK ŠTĚPÁNEK

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

18/2014

zeleznicar.cd.cz

7

Dětské vozy křižují Evropu

Dopravci cílí na nejmladší zákazníky

Železniční dopravci se odedávna snaží vycházet vstříc především bohaté obchodní klientele, manažerům a obchodním cestujícím. Důkazem byly mezinárodní „létající“ expresy, luxusní vlaky Trans Europ Express z 50. let minulého století a jsou jimi i současné expresy s manažerskými oddíly a business class. V 80. letech však začínají železnice stále více myslet i na další skupiny zákazníků a mezi ně patří i rodiny s malými dětmi. Ty se přitom na dlouhé nudné cestě mnohem hůře zabaví než dospělí, které pak obtěžují. A tak se začaly objevovat různé typy zábavních dětských vozů.



Především expresy bez zastávek. Takové jsou například rychlíky, které se vrací přímo do Prahy, aniž by zastavily v Brně, Olomouci nebo v dalších zastávkách. Takové vlaky jsou velmi oblíbené, protože umožňují rychlou a pohodlnou přepravu. V současnosti se však stále více upouští od této formy dopravy a začínají se objevovat vlaky s zastávkami i v menších městech. To umožňuje lidem z těchto oblastí snadněji se dostat do Prahy nebo do jiných velkých měst. Dopravci také začínají více myslet na děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu. Dopravci také začínají více myslet na děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu.



Speciální projekty ČD pro nejmenší

ČD připravuje speciální projekty pro nejmenší. Ty jsou určeny především pro děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu. Dopravci také začínají více myslet na děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu.

Společně s rodiči a dětmi

Společně s rodiči a dětmi. Dopravci se snaží vytvořit prostředí, které bude příjemné pro všechny. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu. Dopravci také začínají více myslet na děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu.



ČD připravuje speciální projekty pro nejmenší. Ty jsou určeny především pro děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu. Dopravci také začínají více myslet na děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu.

ČD připravuje speciální projekty pro nejmenší. Ty jsou určeny především pro děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu. Dopravci také začínají více myslet na děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu.

CYRILONÁČEK

Vlastní kačka a rekordní počet cestujících

ČD připravuje speciální projekty pro nejmenší. Ty jsou určeny především pro děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu. Dopravci také začínají více myslet na děti a jejich rodiče. V minulosti byly vlaky často velmi nudné a nevhodné pro děti. Nyní se však začínají objevovat vlaky, které jsou speciálně upraveny pro děti. Ty mají například barevné sedačky, hračky a speciální menu.

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

Dvoumotoroví predátoři z Polska na Zlínsku za dva roky zdomácněli



FOTO AUTOR (4x)



Strojvedoucí mají na stanovišti dostatek prostoru a v dosahu rukou všechny ovládací prvky. V kabině panuje relativní klid bez rušících vlivů, protože je dobře odhlučněna.

Šarik je navíc značně odlišné vozidlo od strojů české výroby. Například agregáty uložené v takzvaném powerpacku jsou poměrně obtížně přístupné, zcela novou koncepcí mají motory typu MTU či vytápěcí zařízení Webasto. V depu jsou ale pro řešení garancí po dobu záruky k dispozici dva servisní pracovníci firmy PESA, což je pro nás určitá záruka jistoty," říká Martin Škoda z Provozní jednotky Valašské Meziříčí.

Ve výrobním závodě PESA bylo před vlastní dodávkou jednotek na seznámení s konstrukcí a základní obsluhou několik pracovníků správkárny a kontroloři vozby z Valašského Meziříčí. Naopak do technologického centra v německém Friedrichshafenu se rozjeli pracovníci správkárny, kde absolvovali školení na údržbu a opravy powerpacků. „Ze začátku byla poněkud problémem jazyková bariéra, protože polština je sice podobná češtině,

Většinou je známe jako Žraloky. Z této přezdívky vychází i oficiální komerční název – RegioShark. Ale podle rčení jiný kraj, jiný mrav se jim říká jinak na Chodsku a jinak na Zlínsku. A právě do východní části republiky jsme se vypravili na lov Šariků, jak tu motorovým jednotkám PESA Link II říkají. První z nich začal v kraji jezdit v září 2012 a nás zajímalo, jak se jim dva roky poté daří.



Díky systému vypraznění vzduchovými měchy jsou jednotky řady 844 velmi pohodlné.



RegioShark 844.003 byl prvním pro Zlínský kraj, kde začal působit v září 2012.

Cestující i železničáři si na ně už zvykli. Motorové jednotky dravého vzhledu jsou dnes totiž v provozu nejen ve Zlínském, ale i Pardubickém, Plzeňském, Karlovarském a Ústeckém kraji na nejdůležitějších regionálních spojích. Například na trati z Plzně do Domažlic devět těchto jednotek kompletně zabezpečuje osobní regionální dopravu. A také je v každém kraji železničáři nazývají jinak – na Plzeňsku je to Šrek, jinde Žralok a na Valašsku a Zlínsku je to naopak Šarik.

Nejprve do Rožnova, později na Vizovice a Bojkovice

Do Zlínského kraje dorazil první RegioShark s označením 844.003 v září roku 2012. Pro jednotku, na které probíhaly první závěrečné strojevedoucí, byl nejprve vypracován speciální turnus na trati z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm. Následující dvě jednotky, označené jako 844.013 a 844.014, byly převzaty v dubnu 2013. Pro tyto tři jednotky byl pak zpracován oběh mezi Valašským Meziříčím a Rožnovem pod Radhoštěm, respektive Kojetínem. Po finálním doplnění stavu dodáním dalších tří strojů 844.020, 844.021 a 844.022 v červenci a srpnu 2013 do Provozní jednotky Valašské Meziříčí (DKV Olomouc) se rozšířila vozební ramena pro tyto motorové vlaky i směrem na Vizovice a Bojkovice.

Šlo o radikální kvalitativní skok. RegioSharky jsou moderní vozidla přizpůsobená potřebám cestujících s omeze-

nou schopností pohybu včetně cestujících na invalidních vozících. V letních měsících je s povděkem kvitována klimatizace, příjemný je moderní informační systém pro cestující, toaleta s uzavřeným systémem, kterou je možné využít i ve stanicích. Komunikační boom posledních let podporuje vozidlo bezdrátovým připojením k internetu.

„Současných šest vozidel bylo pořízeno se spoluúčastí evropského Regionálního operačního programu regionu soudržnosti Střední Morava a Zlínský kraj prozatím neplánuje nákup dalších vozidel,“ říká Lenka Hrdinová, pověřená řízením Krajského centra osobní dopravy Zlín. Dodává, že díky pořízení nových vozidel za pomoci ROP byly nahrazeny motorové vozy řady 842 a přívěsné vozy Bdtm na trati 303 Kojetín – Kroměříž – Hulín – Holešov – Valašské Meziříčí, další vozidla RegioShark řady 844 jsou nasazena na linkách Kroměříž – Vizovice, Vizovice – Uherské Hradiště – Bojkovice a Valašské Meziříčí – Rožnov

PESA LINK II



- Délka jednotky – 43 730 mm
- Krajní podvozky hnané
- Hmotnost – 86,7 t
- Výkon – 2 x 390 kW
- Max. rychlost – 120 km/h
- Počty míst:

Díl A – 64 míst k sezení, 1 místo k sezení sklopné, 54 míst k stání
Díl B – 41 míst k sezení (z toho 9 míst v 1. třídě), 14 míst k sezení sklopných, 76 míst k stání

pod Radhoštěm. Rozmách RegioSharků je značný, přesto by se užily i další. Rozsah osobní dopravy na trase z Otrokovic do Vizovic, vedoucí přes krajské město Zlín, je vyšší, než lze zajistit jednotkami RegioShark, proto jsou některé vlaky na této důležité trati vedeny současně jednotkami Regionova.

Občas zazlobí klimatizace, někdy je bariérou polština

Její vysokou potřebnost dokresluje i fakt, že provoz je „ostrý“ – tj. bez zálohy. Všechny šest jednotek je denně zařazeno do pravidelného turnusu. Část údržby jde realizovat v noci bez nutnosti odstavení, malé prohlídky, případně garanční zásahy, ale vyžadují odstavení jednotky z provozu. „Přetrvávají sice problémy s klimatizací, ale situace se již podstatně zlepšila, ačkoli ještě není úplně optimální. Pokrytí jednotek signálem wi-fi bylo také nedostatečné, proto byly na stroji 844.014 zkušebně instalovány dvě antény – v každém dílu jednotky jedna.

ale celá řada slov má jiný význam. Nicméně se někteří stýční zaměstnanci naučili už trochu polsky, Poláci zase naopak česky. Naši šikovní pracovníci z Valašského Meziříčí se v minulosti naučili i jiné věci, takže seznámení s novými vozidly pro ně nebyl velký problém,“ vysvětluje vrchní přednost DKV Olomouc Dušan Tylich.

Chválení jsou za pohodlí, odhlučnění a ergonomii

Strojvedoucí se musí srovnat s tím, že cestující mívají občas problém s vysouváním schůdkem vstupních dveří při vystupování z jednotky. „Lidé zmáčknu tlačítko otevírání dveří a z jejich pohledu se neděje nic. Nejdříve se totiž vysouvá schůdek a až za chvíli dveře. Takže se stává, že někdo z cestujících zazmatkuje, hlavně na zastávkách, kde jsou krátké pobyt, a propadne tak trochu hysterii,“ říká kontrolor vozby Josef Plešek.

Dodává, že obsluha těchto strojů je ale velmi pohodlná. „Strojvedoucí mají na stanovišti dostatek prostoru a v dosahu rukou všechny ovládací prvky. V kabině panuje relativní klid bez rušících vlivů, protože je dobře odhlučněna. Sekundární vypraznění skříňové od podvozku je provedeno vzduchovými měchy, což činí jízdu pohodlnou a příjemnou. Rozporuplně jsou vnímána boční okénka, neboť omezují výhled do stran, což je tak trochu daň za nadčasový futuristický design i pevnost kabiny z důvodu bezpečnosti při srážce. Pihou na kráse je i logika diagnostiky poruch. Například o výpadku klimatizovaní prostoru pro cestující se strojvedoucí prakticky nedozví. A logicky za jízdy takovou závadu těžko objeví, protože se musí věnovat řízení vlaku. Pak je vše jen na dobré spolupráci strojvedoucího s vlakovým doprovodem,“ doplňuje kontrolor Plešek.

MARTIN HARÁK



Švýcarské spolkové dráhy oznámily, že si objednaly 29 nových rychlovlaků v hodnotě téměř jedné miliardy franků pro severojižní spojení přes základový Gotthardský tunel. Jednotky dodá domácí firma Stadler Rail. Dohoda zahrnuje také opci na dodávku dalších až 92 jednotek. Stadler se chce tímto krokem zařadit mezi malé množství evropských výrobců vysokorychlostních vlaků.

Rychlovlak pro Gotthard: nízké podlahy a oddělené toalety

Redakci Železničáře se podařilo od Stadler Rail získat první dostupné studie vnějšího designu a interiéru nových vlaků, které mají spojit sever a jih Švýcarska s okolními zeměmi od konce roku 2019. Nové soupravy, označované v odborném tisku a v tiskových zprávách jako BeNe-Züge, NEAT-Züge nebo také jako EC250, mají být jedenáctivozové článkové jednotky s distribuovaným pohonem a podvozky mezi vozy typu Jacob. Předpokládaná délka jednotky je 202 metrů, což umožní jejich provoz samostatně u spojů nebo v úsecích s menší obsazeností, nebo ve dvojitě trakci o délce přibližně 404 metrů u spojů a v úsecích s vysokou frekvencí cestujících. Délka jednotlivých vložených vozů pak bude přibližně 18 metrů.



Prostory pro cestující ve druhé třídě (nahore) a v první třídě (dole).

Třetina míst v první třídě

Celková kapacita jednotky má být 403 míst, z toho téměř třetina, 117 míst, bude v 1. třídě. Ve 2. třídě nabídne vlak 286 míst k sezení a restaurační vůz umístěný mezi čtyřmi vozy 1. třídy a šesti vozy 2. třídy bude mít kapacitu 17 míst k sezení. V jedničce bude podle v současnosti navrhované konfigurace také několik míst pro vozičkáře, plochy pro umístění kočárků a také čtyři místa pro uložení jízdních kol. SBB chtějí v tomto vlaku nabídnout vysoký komfort cestování, a tak počítají také se zvláštními zónami pro obchodní cestující (business zóna), cestující, kteří nechtějí být rušeni (tichá zóna), nebo pro cestující s malými dětmi (rodinná zóna).

Na toaletách bude pisoár

Všechny sedačky mají být vybaveny zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících a vlak má být opatřen

také zesilovačem telefonního signálu. Samozřejmostí budou sklopné (u míst za sebou) nebo rozkládací (u míst proti sobě) stolký. Současný projekt počítá také s rozdělením WC pro dámy a pány. Na pánských toaletách by měl být k dispozici například pisoár. Takové rozdělení toalet bylo používáno například ve švýcarských elektrických jednotkách RAe TEE II ze 60. let známých z expresů Gotthardo, Ticino nebo Cisalpino.

Přátelské prostředí k vozičkářům

Speciální řešení je navrženo pro splnění norem TSI PRM, tedy pro přepravu cestujících se zdravotním postižením. Vlak nabídne celkem 52 míst pro tuto skupinu osob a nejméně čtyři místa pro vozičkáře.



JÍDELNÍ VŮZ. Vnitřní uspořádání celého jedenáctivozového vlaku myslí na bezproblémový pohyb vozičkářů. Chodbičky jsou proto širší. FOTO STADLER RAIL (3x)

ve. V jejich případě pak konstrukce vlaku odpovídá ještě náročnějším švýcarským zákonům, které vyžadují bezproblémový pohyb vozičkářů nejen při nástupu do vlaku, pohybu na toaletu, ale také například do restauračního vozu, kde jsou pro ně vyhrazena také dvě další místa. Přechody mezi restauračním a oběma vedlejšími bezbariérovými vozy budou proto širší a umožní přechod vozičkářů. Dva vozy, po jednom v 1. a ve 2. třídě, pak budou řešeny jako bezbariérové a částečně nízkopodlažní. Stadler tak tvrdí, že jejich vlak bude prvním nízkopodlažním rychlovlakem na evropském kontinentu. Již delší dobu jsou však v provozu také nízkopodlažní rychlovlaky z rodiny španělských vlaků Talgo, které mají podlahu ve výšce jen 76 cm nad kolejnicí.

Zatímco výše podlahy v běžných vozech švýcarského rychlovlaku bude okolo jednoho metru (vyšší bude v místech nad podvozky a v čelních vozech, v ostatních částech vozů pak bude snížena mírně pod 1 metr), v místech nástupních plošin bude snížena až na 880 mm, a v bezbariérových vozech pak bude prostřednictvím ramp snížena dokonce na 760 mm a další rampou pak ještě na 550 mm. U obou těchto výšek budou samostatné dveře pro použití v Německu u vyšších nástupišť 760 mm a pro nástup vozičkářů ve Švýcarsku, Itálii a v Rakousku budou sloužit dveře u nástupní plošiny ve výšce 550 mm. Vnitřní uspořádání podlahy po celé délce jedenáctivozového vlaku tak bude svými neustálými změnami nahoru a dolu připomínat horskou dráhu.

Maximální rychlost je omezena kvůli schvalování

Aby se SBB i Stadler vyhnuly vysokým nákladům na vývoj a schvalování nových vysokorychlostních vlaků, byly další parametry zvoleny tak, aby odpovídaly vlakům 2. třídy podle TSI HSRST. Maximální rychlost tak bude jen 249 km/h a hmotnost na nápravu až 18 tun. Celková hmotnost vlaku by měla dosáhnout přibližně 380 tun. Maximální výkon je pak předpokládán ve výšce 6 000 kW. Je dimenzován tak, aby vlak zvládl provoz při závaždě a odpojení jedné motorové skupiny i na náročných horských tratích.

Motory mají být asynchronní. Transformátory budou umístěny pod zvýšenou podlahou v čelních vozech, které tak budou oproti jiným vozům těžší. To se pozitivně projeví při zajištění vysoké stability čela vlaku při působení bočního větru. K odběru elektřiny mají sloužit čtyři sběrače způsobilé pro provoz v Itálii a ve Švýcarsku, kde se užívá užíší ližina 1 450 mm, a v Německu a v Rakousku, kde jsou používány širší ližiny 1 950 mm. Jednotka je koncipována tak, aby ji bylo možné nabízet jako čtyřsystémovou pro systémy 15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz, 3 kV ss a 1,5 kV ss.

Nové elektrické jednotky objednané SBB jsou primárně určeny pro provoz mezi Itálií a Švýcarskem, resp. mezi kantonem Ticino na jihu Švýcarska a severním Švýcarskem skrze nový základový Gotthardský tunel. Vlaky však mají být schváleny také pro provoz v Německu a v Rakousku, což umožní jejich pozdější provoz na delších ramenech. Švýcaři ve spolupráci se svými zahraničními partnery pak budou moci uvažovat například o zavedení přímých vlaků Frankfurt – Milán. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

KRÁTCE

EVROPSKÁ UNIE

Vyšetřování bezpečnosti musí být nezávislé

Evropská komise vyzvala Litvu a Lucembursko, aby uvedly své vnitrostátní předpisy do souladu se směrnici 2004/49/ES. Ta zajišťuje vysokou úroveň bezpečnosti na všech železničních sítích EU a má být uplatňována již od 30. dubna 2006. Problém spočívá především v nezávislosti vyšetřujícího orgánu. V Lucembursku se problém týká také systémů řízení bezpečnosti, platnosti osvědčení o bezpečnosti, nezávislosti orgánu pro bezpečnost, jeho úkolů a rozhodování. Pokud Litva a Lucembursko uspokojivým způsobem nezareagují, může Komise věc předložit Soudnímu dvoru EU. Řízení začalo už v září 2013. Nyní se čeká na oficiální odpovědi vlád dotčených zemí.

CER

Jak se změní práva cestujících v roce 2015?

V Bruselu se sešli členové pracovní skupiny CER (Společenství evropských železnic), aby projednali práva cestujících a revize směrnice o organizovaných zájezdech (Package Travel Directive). Hlavním tématem setkání byla práva cestujících a zejména tzv. vyšší moc. Experti diskutovali o vývoji práv a povinností cestujících, zejména s ohledem na změny evropské legislativy v příštím roce. Byla také zhodnocena probíhající revize nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Dalším tématem setkání byla revize směrnice týkající se pravidel pro organizované zájezdy. Po přijetí hodnotící zprávy má být směrnice projednána v Radě pro dopravu.

IZRAEL

Veřejná soutěž na elektrické lokomotivy

Izraelské železnice vyhlásily veřejnou soutěž na dodávku 62 až 78 elektrických lokomotiv s opcí dalších dodávek. ISR hledají lokomotivy pro smíšený provoz s třífázovým asynchronním trakčním vybavením. Měly by být vybaveny rekuperačními brzdami, maximální ložnou mírou 22,5 tuny a měly by být schopné provozu až 20 h denně a dosáhnout počtu 250 tisíc km za rok. Dále by měly být vybaveny rádií VHF a připraveny pro instalaci zařízení GSM-R. Lokomotivy jsou určeny pro tažení osobních vlaků rychlostí 160 km/h, a to až s osmi dvoupodlažními vozy nebo deseti jednopodlažními vozy. Jízda Tel Aviv – Jeruzalém s nimi musí trvat max. 27 minut.

RUSKO

Nákladní posila pro BAM odhalena v Rostově

Nejsilnější elektrická nákladní lokomotiva AC na světě – tak byla představena podnikem Transmashholding a Ruskými drahami v jejich závodě v Novočerkasku v rámci oslav Dne železničářů v Rostově na Donu dne 3. srpna. Čtyřoddílová lokomotiva 4E55K má výkon při hodnotě 7 100 tun na trase Bajkalsko-amurské magistrály v úseku Tayshet – Taksimo bez potřeby dodatečných lokomotiv anebo vlaků s 9 000 tunami na méně prudkých trasách. RŽD chtějí získat certifikaci v listopadu. Dodávka 53 lokomotiv je plánována do roku 2020.

NIZOZEMSKO

Traxx F160 MS nahradí jednotky AnsaldoBreda

První z devatenácti elektrických lokomotiv Traxx F160 MS, které se vyrábějí v podnikovém závodě firmy Bombardier Transportation v Kasselu pro NS Reizigers, přijela 11. srpna do Amsterdamu. Lokomotivy pro rychlost 160 km/h mají být provozovány s modernizovanými osobními vozy ICR na vnitrostátních tratích z Amsterdamu do Rotterdamu a Eindhovenu s využitím vysokorychlostní tratě HSL-Zuid od poloviny roku 2015. Byly objednané přímo u podniku Bombardier, a to bez soutěže v polovině roku 2013 poté, kdy se NS vzdaly naděje, že budou moci nasadit do provozu vlakové soupravy AnsaldoBreda V250. **(oz, acri)**

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Liberec – hotel Babylon ****

Přichází opět s nabídkou pouze pro naše klienty!

1 dospělý + 1 dítě do 12 let – 2 120 Kč/2 noci se snídaní

1 dospělý + 1 senior nad 60 let – 2 120 Kč/2 noci se snídaní

K tomu po celý pobyt neomezené vstupy do aquaparku, lunaparku, iqparku a nově i centra iQLANDIE – Science show, 400 moderních exponátů, experimentování v laboratořích a další inteligentní zábava v 4patrové budově naproti hotelovému komplexu. Tato akce platí pouze 4 vikendy v září!

Více informací na www.cdtravel.cz, rezervace na stecheva@cdtravel.cz, tel.: 972 243 053



Česká republika

Krkonoše – hotel Javor

Seniorské pobyty 55+, cena 2 700 Kč zahrnuje: ubytování s polopenzí na 7 nocí a parkování.



Slovensko

Orava – hotel Studnička

Termín: 1. 7.–30. 9. 2014

Hotel s rodinnou atmosférou, 1–4lůžkové pokoje s vlastním sociálním zařízením, TV, cena: od 3 750 Kč za osobu na 7 nocí s polopenzí, dětské a seniorské slevy.



Řecko

Kréta – hotel Elotia***, hotel Venus***

28. 9.–9. 10. 2014, letecky, polopenze

hotel Elotia: 2–3lůžkový pokoj, cena 9 900 Kč

hotel Venus: 2–3lůžkový pokoj, cena 8 900 Kč

Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, ubytování, stravování polopenze, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.

Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance SŽDC a ČD Cargo.



Chorvatsko

Drvenik – Zagreb Plaža – poslední místa!

Aroma Botanika a nově i depandance Ivando, 2–4lůžkové pokoje a apartmány – autobusem 10 dní s polopenzí

Termín: 14. 9.–23. 9. 2014

Cena: 3 800 Kč s dotací pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC
7 600 Kč bez dotace pro ostatní

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí za osobu, polopenzí, dopravu luxusním autobusem, spotřebu energií, vody, plynu, ložní prádlo, ručníky, pobytovou taxu, služby delegáta, pojištění CK proti úpadku a komplexní cestovní pojištění.

Největší alpská železnice vozí pasažéry už 125 let



ROMANTIKA V ALPÁCH. Rhétská dráha ročně přepraví kolem deseti milionů cestujících. Je častým cílem turistů.

FOTO AUTOR

Rhétská dráha neboli Rhätische Bahn, ve zkratce RhB, představuje největší alpskou železnici. Křížuje nejrozsáhlejší a nejhornatější kanton Švýcarska Graubünden, který právě jí vděčí za rozvoj a slávu mnoha turistických letovisek, jako jsou Davos, St. Moritz, Klosters nebo Pontresina. Právě snaha o zpřístupnění odlehklých, v 19. století stále téměř nedostupných romantických údolí uprostřed horských štítů stála za vznikem této železnice.

Iniátorem stavby úzkorozchodné dráhy Landquart – Davos, v originále Schmalspurbahn Landquart – Davos nebyl Švýcar, ale Holanďan Willem-Jan Holsboer. Holsboer přijel do Davosu se svou tuberkulózu na smrt nemocnou dvacetiletou manželkou v květnu 1867 a po její smrti na podzim téhož roku již v kraji zůstal. O rok později si vzal místní selku, se kterou měl pět dětí, a zasadil se o rozvoj tohoto regionu. Vedle železnice byl u založení lázeňského spolku nebo stál v čele místní elektrárenské společnosti.

Nejdříve soukromá, potom státní

Záměr zbudovat železnici do Davosu začal naplňovat v roce 1888. Uvažovalo se o několika řešeních, například o ozubnicové dráze nebo o použití normálního rozchodu. Nakonec však kvůli finančním nákladům padla volba na levnější úzký rozchod 1 000 mm a trať se sklony

do 45 promile bez ozubnice. Stavba probíhala v náročném horském terénu poměrně rychle, když byl v roce 1889 otevřen úsek do Klosters a za dalších osm měsíců přijel vlak až do Davosu. Pak přišel Holsboer s myšlenkou prodloužit železnici přes St. Moritz a Malojapass až do italské Chiavenny. Tento úsek se však celý nikdy nezrealizoval, zato v letech 1908 až 1910, tedy dvanáct let po smrti Holsboera, byla postupně otevřena jiná spojnice do italského Tirana přes Berninapass.

Mezitím se však na železnicích kantonu Graubünden mnohé změnilo. V roce 1895 se společnost přejmenovala na onu známou Rhätische Bahn se zkratkou RhB. V roce 1897 odhlasovali obyvatelé v lidovém hlasování zstátnění železnice. Díky tomu se Rhétská dráha stala vlastně „národním“ dopravcem kantonu Graubünden. Dnes patří více než 50 procent akcií kantonu Graubünden, přes 40 procent švýcarskému státu a další akcie mají v rukou místní obce. Ve veřejných rukách je tak přibližně 95 procent podniku.

Prodloužení a totální elektrifikace

Od roku 1896 byly otvírány další úseky budoucí metrové železniční sítě v horském kraji. Nejprve z Landquartu přes Chur do Thusis, v roce 1903 byla otevřena náročná horská trať Albulastrecke z Thusis přes Filisur do Celeriny se 144 mosty a 42 tunelů včetně vrcholového skoro 6 kilometrů dlouhého. O rok později byla tato trať prodloužena do St. Moritz. V roce 1909 se vlaky rozjely z Davosu do Filisuru, o tři roky později údolím Rýna do Disentis/Mustér, kde navazuje dnešní ozubnicová dráha MGB (dříve FO) do Brigu, a v roce 1913 se vlaky rozjely údolím dolního Engadinu do obce Scuol. Zároveň šlo ale o první, hned od otevření elektrifikovaný úsek RhB. Tím začala postupná změna trasy na celé síti, když byly do roku 1922 elektrifikovány všechny tratě směrem z Engadinu k rýnskému údolí. Nejnovější úsek na Rhétské dráze byl otevřen v roce 1999 a pro-

DATA NA RHÉTSKÉ DRÁZE

- 1889 otevření první úsek Landquart – Klosters
- 1895 přejmenování společnosti na Rhétská dráha (Rhätische Bahn)
- 1912 zahájení provozu první elektrické lokomotivy
- 1922 kompletní elektrifikace
- 1930 zahájení provozu Glacier Expressu
- 1973 zavedení Bernina Expressu
- 1989 zavedení korporátního designu a červený nátěr u vozidel (dosud byly soupravy RhB zelené)
- 1999 otevření základový tunel Vereinatunnel mezi Klosters a údolím Engadin
- 2008 Albulabahn a Berninabahn zapsány na seznam světového kulturního dědictví UNESCO

střednictvím 19 kilometrů dlouhého základového tunelu Vereina spojil Klosters s údolím Engadin. Na této trati jsou v provozu také speciální vlaky pro přepravu aut.

Turistická senzace a kulturní dědictví

Některé železnice dnes známé pod značkou Rhétské dráhy vznikly jako samostatné společnosti, například z Churu do Arosy nebo Berninabahn ze St. Moritz do Tirana, ale ve 40. letech minulého století byly postupně začleněny do RhB. Železnice RhB o metrovém rozchodu tak dnes měří téměř 400 km a ročně přepraví kolem 10 milionů cestujících. Rhétská dráha je tak v současnosti významným dopravcem v kantonu Graubünden, ale také vyhledávaným cílem návštěvníků. Náročná železniční trať Albulabahn a Berninabahn s mnoha tunelů a mosty, ostrými oblouky a prudkými sklony ve strhující alpské krajině byly v roce 2008 zapsány na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

INZERCE



VÝBĚRY
ZE VŠECH
BANKOMATŮ
ZDARMA

Udělejte
radikální řez.

Pořídte si **U** konto zdarma
s garancí na 10 let.

Stačí si měsíčně posílat příjem ve výši alespoň 12 000 Kč.

Pro zaměstnance ČD připravena
zvýhodněná nabídka bankovních služeb.

Více na www.unicreditbank.cz/zsk po zadání
Kódu nabídky: G55588, Heslo: cdaso.

Vítejte v
UniCredit Bank

Konto je zpoplatněno při nedodržení minimálního měsíčního limitu příchozí platby. Tento poplatek se může změnit podle míry inflace v ČR a výše měsíčního limitu podle průměrné mzdy v ČR. Toto sdělení slouží pouze pro informační účely a není návrhem na uzavření smlouvy.

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55
e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861
provozní doba:
1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,
sobota 9.00–14.00 h,
1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h

CD Travel
Člen Skupiny ČD

