

ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ MAREC 2018



SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Stavebný ruch v Trnave

Čelná zrážka vlakov v Pezinku

Karta Callio postupne nahrádza stravné lístky

Foto: Jozef GAŠPARIK



Martin Erdössy: „Nie je dôvod na spomalenie či vyčkávanie, pracujeme normálne ďalej!“

Milé kolegyně a kolegovia,

prvý štvrtrok tohto roku nám priniesol nečakane silné mrazy, zásadné zmeny v odmeňovaní väčšiny z vás, ale aj vážne politické pnutia a zmeny či nepredvídateľné mimoriadne udalosti.

Železniciu však nemôže zastaviť, ani nepriazeň osudu či poveternostných podmienok. V prvom rade ďakujem vám všetkým, ktorí ste v krutých mrazoch strávili hodiny vonku, aby ste skontrolovali trate, odstránili lomy kolajnic, sprevádzkovali zamrznuté výhybky či opravili poruchy trakčného vedenia. Takisto by som sa rád poďakoval vám, ktorí ste sa podieľali na odstraňovaní následkov požiaru našej budovy v Košiciach, ale aj pri všetkých mimoriadnostiach, nehodách na priecestiach či pri nedávnej zrážke vlakov v Pezinku. Myslím si, že je dôležité, aby ste vedeli, že vedenie ŽSR vašu prácu citlivo vníma a vie, že ste pre železniciu nenahraditeľní. Aj preto sme sa vlni takmer celý rok zaoberali vašou kritikou systému mzdového ohodnotenia, predovšetkým v prevádzkových profesiách. Nový systém prijali aj odborové organizácie a od 1. februára sa prvá časť trojročného procesu mzdovej zmeny na ŽSR začala uplatňovať. Rozumiem, že vzhľadom na zvolené kritéria zmien v odmeňovaní je dôležité podrobne všetkým prijaté zmeny vysvetliť, aby ste vedeli, čo a ako vo výslednej sume na výplatnej páse znamená. Pri zaradovaní do nových tarifných tried sa

zohľadňovali nasledovné kritériá:

- stupeň náročnosti výkonu pracovných činností,
- predpoklady na výkon profesie, ako napr. náročnosť odbornej spôsobilosti, náročnosť odbornej a zdravotnej spôsobilosti, druh a oblasť vzdelania a pod.,
- požiadavky zamestnávateľa, situácia na trhu práce a v neposlednom rade možnosť motivujúceho kariérneho rastu.

Novoprijatá tabuľka tarifných tried s účinnosťou od 1. februára 2018 prináša nárast priemernej tarifnej mzdy o 9 %, v celkovom objeme je to o 11,5 milióna € viac na tarifné mzdy v tomto roku. Zmeny sa do troch rokov uplatnia plošne na celom ŽSR, v tomto roku začali len u prevádzkových zamestnancov. Zmeny sme robili s cieľom, aby boli citelné, evidentné a motivačné u väčšiny z 12 400 kolegov v prevádzke, aby boli argumentom, prečo železnici zostať verný a aby sa nám podarilo prilákať aj mladých, ktorí sa dnes rozhodujú, čím budú alebo ešte len študujú. Tak, ako som slúbil, tento rok je prioritou nastavenie jasného, objektívneho, motivujúceho a spravodlivého prémieho poriadku. Kolegovia, mnohí z vás citlivo vnímajú aj aktuálne politické dianie a po skúsenostiach z minulých rokov sa pýtate, ako sa tieto udalosti odzrkadlia u nás. Viem, že sa v minulosti pri takýchto zmenách dlhé týždne a mesiace na ŽSR vyčkávalo, procesy sa zastavili v očakávaní, čo bude. Rád by som vás zo



svojej pozície uistil, že nevidím dôvod na zastavovanie a pokračujeme v našej práci ďalej, nevyčkávame, ale normálne pracujeme. Rovnako som požiadal aj svojich kolegov vo vedení, aby všetkých podriadených, riaditeľov VOJ o uvedenom informovali. Budem však okamžite konať, ak zistím, že niekto zámerne zdržiava naše plány, naštartovanú realizáciu začatých procesov alebo neodôvodnene neplní úlohy. Politika samozrejme ovplyvňuje aj nás, ale kým nie sú zmeny u nás, nie je dôvod na nečinnosť či prehnané obavy. Prevádzka železnice, ale aj práca v administratíve musí kontinuálne pokračovať.

Martin Erdössy
generálny riaditeľ ŽSR

Personálne zmeny na generálnom riaditeľstve

Od 9. marca nastali zmeny vo vedení ŽSR. Týmto dňom generálny riaditeľ Martin Erdössy odvolal z funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Igora Poláka a odvolaný bol aj riaditeľ odboru investorského Jozef Veselka. Od 10. marca bol do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku vymenovaný Igor Polák a Jozef Veselka sa stal námestníkom generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku. Dňa 13. marca generálny riaditeľ ŽSR



Novým námestníkom GR ŽSR pre rozvoj a informatiku sa stal Jozef Veselka.



Námestníkom pre prevádzku bol vymenovaný Igor Polák.

vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru investorského Štefana Sedláčka a do funkcie zástupcu riaditeľa na tomto odbore zaradil Jozefa Opáleného. Od 1. marca nastala zmena aj vo vedení Oblastného riaditeľstva Žilina, kedy generálny riaditeľ ŽSR zaradil do funkcie námestníka pre železničnú infraštruktúru Martina Križana.

(pav)



NA OBÁLKE

Súčasťou slávnostného ukončenia modernizácie železničného úseku Považská Teplá - Žilina bola aj súbežná jazda historického parného rušňa s najmodernejším „Vectronom“ z Bytče do Žiliny.

Na vedení o trojročnom pláne, reklamáciách aj obstarávaní

Vedenie ŽSR na svojich rokovaníach v závere februára a v priebehu marca schválilo trojročný podnikateľský plán ŽSR na roky 2018 – 2020, ako aj výsledok hospodárenia ŽSR za rok 2017. Manažment sa zaoberal aj bilanciou obstarávania za druhý polrok 2017 či sumárom reklamácií za uplynulý rok.



ŽSR od začiatku roka do 18. marca 2018 plnili relatívny GVD na 99,18 %, realizovalo sa 207 plánovaných výluk a 54 neplánovaných. Do uvedeného dátumu ŽSR evidovali 9 pracovných úrazov a 11 požiarov.

ŽSR mali v roku 2017 naplánované vyrovnané hospodárenie, celkovým výsledkom hospodárenia za rok 2017 je zisk vo výške 102 tisíc €. (Bližšie informácie o výsledku hospodárenia sa dočítate na str. 14)

Riaditeľ Centra logistiky a obstarávania Branislav Vavrínčík predložil správu o začatých a prebiehajúcich nadlimitných a podlimitných metódach verejného obstarávania pri obstarávaní tovarov, služieb a stavebných prác v druhom polroku 2017 nad 100 000 €. Za uvedené obdobie eviduje CLaO ukončených 206 zákaziek v hodnote 151,9 mil. €, pripravuje sa 24 zákaziek v hodnote 19,4 mil. € a práve prebiehajúcich je 79 zákaziek v hodnote 85,8 mil. €. Námetník generálneho riaditeľa pre ekonomiku Juraj Tkáč predložil a riaditeľka odboru controllingu Paulína Szentesi podrobne informovala o návrhu podnikateľského plánu ŽSR na roky 2018 – 2020. Prezentuje spôsob zabezpečenia správy,

údržby, prevádzky, rozvoja a obnovy železničnej infraštruktúry, ako i ostatných obchodných činností. Základným finančným krytím sú finančné prostriedky schválené v rámci rozpočtu verejnej správy – prostriedky štátneho rozpočtu, ako aj vlastné zdroje spoločnosti. Rozpočet verejnej správy stanovil výšku bežného transferu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v objeme 250 miliónov €. V zmysle Dodatku č. 3 k zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry ŽSR dostanú v roku 2018 270 miliónov € a na kompenzáciu finančných dopadov zo zníženia úhrad za prístup k ŽI pre železničné podniky ďalších 26,5 milióna €. Zvýšené finančné prostriedky budú použité predovšetkým do odloženej údržby infraštruktúry.

Marcová porada vedenia riešila aj pohľadávky po splatnosti za používanie dopravnej cesty a trakcie spoločnosti RegioJet, a. s. ešte z decembra 2017. RegioJet navyše nemá podpísanú zmluvu na trakciu na rok 2018. Ak spoločnosť neuhradí pohľadávku po lehote splatnosti do 23. apríla a nepodpíše zmluvu na trakciu pre rok 2018, ŽSR budú nútené pristúpiť k fakturácii 100 €

za MWh, odobratú z distribučnej sústavy ŽSR v zmysle rozhodnutia URSO.

Riaditeľka odboru financovania, účtovníctva a daní Jana Krupcová informovala vedenie o reklamáciách za rok 2017. ŽSR riešili celkovo 485 reklamácií, ktoré sa týkali najviac dodaného materiálu. Z nich 88 % bolo úspešných. Zo zamietnutých reklamácií bolo dosť prípadov, keď sa na strane zamestnancov zanedbala údržba či správne skladovanie. ŽSR evidujú každé reklamačné konanie uplatňované voči externým dodávateľom v centrálnej evidencii reklamácií od 1. októbra 2014, tá je umiestnená aj na Intranetovom portáli ŽSR. Reklamácie sú evidované v troch ucelených skupinách podľa predmetu a charakteru reklamácie, a to: dodaný materiál, poskytnuté služby a investície. Generálny riaditeľ vzhľadom na vyššie uvedené uložil predložiť tento materiál riaditeľom VOJ s cieľom upozorniť ich na neuznané reklamácie, pri ktorých nefunkčnosť alebo poškodenie stroja bolo spôsobené vinou ŽSR (zanedbaná, nevhodná údržba alebo nesprávna obsluha).

(pav)

Generálny riaditeľ na stretnutí s novinármi

Štyri základné témy, ale nespočetné otázky sa preberali pri stretnutí novinárov s generálnym riaditeľom ŽSR Martinom Erdössym 22. marca.

Novinári sa počas tlačovej besedy dozvedeli o kladnom výsledku hospodárenia ŽSR za rok 2017, detailne sa zaujímali o to, kam najviac smerovali vlni investície správcu infraštruktúry, riešili stav zamestnanosti, ale aj plány ŽSR pre rok 2018. Generálny riaditeľ informoval aj o pripravovanej súťaži na dodanie nových úžitkových a osobných áut, ale aj na obstaranie nových železničarských rovnošiat. Médiá sa pýtali aj k téme nového projektu spolupráce ŽSR s mestami a samosprávami pri budovaní parkovísk pri železničných staniach. Novým fenoménom, ktorý ŽSR spôsobuje problémy, je neochota niektorých miest a obcí prebrať vyvolané investície pri modernizácii - lávky, podchody, nadchody. Posledný takýto prípad je z Horného Hričova. M. Erdössy vysvetlil,



že hoci neradi, ŽSR budú musieť prispieť ku krajnému riešeniu – uzatvoreniu tamojšej lávky a podchodu. Paradoxom zostáva, že uvedené investície obec žiadala a schválila, po zmene starostu však nečakane svoje stanovisko zmenila. Novinári generálneho riaditeľa vyspovedali aj k téme možného budúceho vybudovania novej železničnej trate medzi Nitrou a Trnovom nad Váhom, kde sa najprv musí urobiť štúdia realizovateľnosti.

(pav, foto Ondrej Mlynka)

Modernizácia úseku Považská Teplá – Žilina ukončená

Vlaky tu môžu jazdiť 160 km/h

V utorok 27. februára 2018 ŽSR slávnostne ukončili výstavbu modernizácie železničného úseku Považská Teplá – Žilina na rýchlosť vlakov do 160 km/hod. Slávnostné ukončenie sa uskutočnilo tam, kde sa stavba aj slávnostne začínala - na železničnej stanici Bytča. Otvoriť stavbu prišli mnohí významní hostia, akcia zaujala celoslovenské aj regionálne médiá a súčasťou bol aj sprievodný program.



„Som rád, že dnes opäť stojíme pred rovnakou budovou železničnej stanice v Bytči ako pred takmer štyrmi rokmi, kde pomyselné preteky s časom a financiami začali. Dnes si však môžeme povedať: je dobojované. Za nami sa nachádza 22 kilometrov nových koľají, nové nástupištia, nové trakčné vedenie, zabezpečovacie zariadenia, ale aj nové vybavenie pre cestujúcich. Pribudlo šesť nových železničných mostov, päť nových podchodov a protihlukové steny v celkovej dĺžke vyše 12 km, zmizli železničné priecestia,“ povedal generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy a poukázal na náročnosť stavby tejto trate.



Slávnostné ukončenie sa uskutočnilo na železničnej stanici Bytča za prítomnosti (na foto zľava) generálneho riaditeľa ŽSR Martina Erdössyho, ministra dopravy a výstavby SR Arpáda Érseka, predsedu predstavenstva a generálneho riaditeľa TSS GRADE a.s. Dušana Chovanca, predsedu predstavenstva a generálneho riaditeľa Železničnej spoločnosti Slovensko a.s. Filipa Hlubockého a politického tajomníka Zastúpenia Európskej komisie na Slovensku Alexandra Živného.

ZHRNUTIE STAVBY

Realizáciou modernizácie železničnej trate v úseku Považská Teplá – Žilina vznikol ucelený úsek trate, nadväzujúci na predchádzajúce úseky od Bratislavy po Žilinu, ktorý bude mať požadované technické parametre pre rýchlosť do 160 km/hod, podľa medzinárodných dohôd. Stavbu projektovala spoločnosť REMING CONSULT, a. s. Bratislava. Zhotoviteľom stavby bolo Združenie TEBS, zložené z lídra združenia, spoločnosti TSS GRADE, a. s. a spoločnosti BÖGL a KRÝSL, k. s. a Swietelsky Baugesellschaft n.b.H. Celková zmluvná cena predstavuje 153 349 021,32 € s DPH a bola spolufinancovaná z Operačného programu integrovaná infraštruktúra.



Súčasťou akcie bola aj súbežná jazda parného vlaku a najmodernejšieho vlaku z Bytče do Žiliny, pričom súčasťením absolvovali najprv jazdu v parnom vlaku. Parný rušeň 475.196, ktorý stál na čele vlaku, je zástupcom radu pomerne rýchlych (100 km/hod) univerzálnych parných rušňov, používaných v osbnej aj nákladnej doprave. Vyrobený bol v roku 1950 v Škode Plzeň. V bežnej prevádzke sa používal až do 70. rokov 20. storočia.





Zo Žiliny sa pozvaní hostia aj s novinármi do Bytče vrátili moderným vlakom, fahaným najmodernejším rušňom Siemens Vectron.



Na takejto akcii, samozrejme, nesmie chýbať ani základný kameň stavby...



...a ani prestrihávanie pásky.

(pop), foto: TSS

Karta Callio prináša nové výhody, nahrádza stravné lístky

V mesiaci marec začali naši kolegovia z Generálneho riaditeľstva a Účelových stredísk ŽSR na zabezpečenie stravovania používať bonifikačné karty Callio. Zavedenie karty Callio pre túto oblasť starostlivosti o zamestnancov súvisí s komplexným zámerom zamestnávateľa v budúcnosti postupne využiť možnosti rozšírenej funkcionality bonifikačnej karty, najmä v oblasti dochádzky, vstupov do železničných priestorov, tlačového systému, prípadne zjednotenia niektorých služieb so železničnými spoločnosťami.

Karta Callio so sympatickým dizajnom ŽSR je bezkontaktná a nemá ohraničený denný limit. V stravovacom zariadení sa platba uskutočňuje zasunutím karty do terminálu (čítačky kariet) alebo bezkontaktné, bez použitia PIN. Karta Callio je aktivovaná priamo zamestnávateľom, ktorý následne zabezpečuje každý mesiac dobitie karty príslušnou sumou, zodpovedajúcou nároku zamestnanca na stravovanie. Zamestnávateľ na konci mesiaca zamestnancovi zrealizuje zrážku zo mzdy v sume alikvotného príspevku zamestnanca podľa hodnoty skutočne odobratej stravy. Kartou Callio je možné používať v partnerských reštauráciách, predajniach a iných stravovacích prevádzkach, ktorých zoznam je zverejnený na stránke www.gastrokarta.sk. Snahou zamestnávateľa je takto zabezpečiť stravovanie flexibilným spôsobom a zjednodušiť postupy doteraz spojené

s distribúciou a doručovaním stravných lístkov a stravovacích poukážok (cenín). Karta dáva možnosť aktivovať si vlastný internetový účet na portáli Bonifikačného systému Callio na internetovej stránke www.bonsy.eu. Internetový účet umožňuje zistenie aktuálneho zostatku na karte, prezeranie finančných pohybov realizovaných kartou, ako aj zablokovanie karty v prípade straty alebo odcudzenia. Pri uvedení mobilného telefónneho čísla je zabezpečené zasielanie notifikačnej SMS na začiatku mesiaca o aktuálnej sume nabitého nároku na stravovanie pre príslušný mesiac, ktorá je na karte k dispozícii. Táto SMS nie je spolplatnená. Zároveň je na internetovom účte k dispozícii aktuálny zoznam akceptačných miest pre použitie karty Callio. Kartou je však možné používať aj bez aktivácie internetového účtu. Cieľom zamestnávateľa je týmto spôsobom umožniť stravovanie v čo



najväčšom počte stravovacích zariadení a rozšíriť možnosti výberu podľa nárokov na kvalitu, kalorickú hodnotu ako aj formu stravovania. V prípade ďalších stravovacích prevádzok, využívaných zamestnancami ŽSR, je tu možnosť zaslať tip na reštauráciu, predajňu alebo prevádzku, ktorú navrhujete doplniť do zoznamu akceptačných miest karty Callio, na e-mailovú adresu stravovanie@zsr.sk.

Pre zamestnancov je týmto spôsobom v súlade s Nariadením GR číslo 6/2012 v znení neskorších zmien zabezpečená v rámci nároku na stravovanie hodnota jedného hlavného jedla v sume 3,60 €. Na základe pozitívnych skúseností z pilotnej prevádzky je predpoklad zavedenia celosietovej prevádzky s využitím karty Callio pre všetkých zamestnancov najneskôr od mesiaca jún 2018.

Výstavba siete miestnych železníc

Krach na viedenskej burze 9. mája 1873 bol prvou veľkou hospodárskou krízou kapitalistického sveta. Jednou z mnohých jej príčin bola nie celkom prezieravá dopravná politika Rakúsko-Uhorska, ktorá sa usilovala motivovať súkromný kapitál pre výstavbu železničných tratí v strategických smeroch štátnou zárukou výnosov investovaného kapitálu. V takto nastavených pravidlách bolo výhodnejšie trate stavať, ako ich reálne prevádzkovať. Ved' načo by sa podnikatelia usilovali rozvíjať prevádzku, keď mali hotové peniaze ísť? Len za rok 1874 muselo byť súkromným železničným spoločnostiam v rámci udelených štátnych železničných garancií z uhorského štátneho rozpočtu vyplatených 21,3 miliónov zlatých, čo nebolo úplne zanedbateľnou sumou v celkových štátnych výdavkoch.



Dôsledkom krachu bolo úplné zastavenie železničnej výstavby. V roku 1873 nebol koncesovaný ani jediný nový železničný projekt, v roku 1875 nebol do prevádzky odovzdaný ani jeden kilometer novopostavenej železnice.

Život na železnicach však musel pokračovať i po krachu. Keďže v predchádzajúcom období postavené železnice priniesli Uhorsku skutočne významný obchodný a hospodársky vzostup a ani verejná mienka nebola nijak zásadne proti nim orientovaná, usilovala sa vláda i napriek ťažkostiam krízového obdobia zmierniť dopad krízy na uhorské železnice a dokonca i pokračovať v ich výstavbe. V záujme zabránenia podobným krízovým udalostiam v budúcnosti sa však ďalšia uhorská dopravná politika stala podstatne racionálnejšou.

Prvou reakciou na vzniknutú situáciu bolo, samozrejme, okamžité ukončenie udeľovania štátnych garancií. Napriek svojej zlej finančnej situácii sa štát tiež rozhodol posilniť pozície štátnych a štátom garantovaných železníc. To sa dosiahlo poskytnutím štátnych investičných pôžičiek súkromným železnicarom. Štát tak pomohol doplniť ich veľmi nedostatočné vozobné vybavenie, zvýšiť intenzitu ich prevádzky na úroveň potrieb štátu a súčasne i umocniť svoj vplyv na ne. To dalo vláde príležitosť bezprostrednejšie ovplyvňovať dopravnú politiku súkromných železničných spoločností. Úsilie štátu dostať pod úplnú kontrolu celý železničný systém bolo napokon zavŕšené rozsiahlou zoštátnovacou akciou, ktorá bola v roku 1891 zavŕšená výkupom tratí Rakúsko-uhorskej spoločnosti štátnej železnice (StEG). Zoštátneniu sa vyhla prakticky len Košicko-bohumínska železnica, ktorá si však svoje zachovanie vykúpila úzkou spoluprácou so štátom prakticky vo všetkých prepravných otázkach. Základom tohoto procesu bol tzv. sekvestračný zákon č. XXIV/1883, podľa ktorého bol štát oprávnený prevziať tie štátom subvencované podniky, ktoré nenarabali hospodárne s finančnými prostriedkami a odporovali aj štátnej dopravnej politike.

Keďže si štát v 70. rokoch 19. stor. na rozdiel od čias prvých železníc, dobre uvedomoval význam železničnej dopravy pre svoje hospodárstvo, intenzívne hľadal spôsob, ako pokračovať vo výstavbe ďalších železničných tratí. Sieť hlavných železničných línii bola už síce prakticky hotová, potrebovala však doplniť ďalšie trate. Železnica sa ukázala byť jediným kapacitným dopravným systémom a hospodárskym imperatívom doby bolo priviesť železničné kolaje takpovediac ku každému sústruhu. Bolo preto potrebné nájsť spôsob, akým by sa dalo zabezpečiť pokračovanie uhorskej železničnej výstavby

Nedelná pohoda na jednej zo slovenských lokálok v medzivojnovom období.



Stanica Ozorovce na trati Trenčín - Chynorany počas výstavby.

pre štát finančne menej náročným spôsobom. Prvým pokusom vyriešiť tento problém bol zákon č. XXXI/1880. Hoci tento zákon vyjadroval vcelku rozumnú hypotézu, podľa ktorej menšia príťažlivosť výstavby železníc po viedenskom krachu treba kompenzovať menšou nákladnosťou výstavby i prevádzky nových železničných tratí, mal jednu vadu – neposkytoval na ich výstavbu žiadne štátne peniaze. To sa ukázalo, ako hlavný dôvod, prečo počas 80. rokov 19. stor. stavala miestne železnice prakticky iba Rakúsko-uhorská spoločnosť štátnych železníc (StEG), ktorá nebola od štátnej podpory prakticky vôbec závislá.

To sa štátu, samozrejme, nepáčilo. Po zvážení všetkých skúseností získaných uplatňovaním zákona č. XXXI/1880 bol preto schválený jeho modifikovaný variant ako zákon č. IV/1888, kde sa už štát ka- júcne vrátil k priamej štátnej finančnej podpore výstavby železníc. Ešte ani to ale úplne nestačilo. Štát teda zjavil ešte viac a bez zákonnej predlohy vložil do prevádzkových zmlúv o zabezpečovaní prevádzky na lokálkach štátnymi železnicami zastretú štátnu záruku v podobe princípu delenia tržieb miestnej železnice medzi prevádzkovateľa a koncesionárov, najčastejšie v pomere 1:1. Peniaze sa vtedy dali do pohybu a do výstavby uhorských lokálok investovali banky zo Švajčiarska, Belgicka i Nemecka. Od konca 80. rokov 19. stor. až do roku 1918 boli potom na území dnešného Slovenska postavené štyri desiatky normálnorozhodných miestnych železníc, dopĺňujúcich sieť hlavných tratí. Výsledkom sa stala pomerne hustá sieť železničná sieť, zabezpečujúca primeranú dopravnú obsluhu.

Z hľadiska technického vyhotovenia boli miestne železnice podstatne jednoduchšie ako hlavné trate. Boli stavané obvykle s minimálnymi polomerami oblúkov iba 200 - 300 m a so stúpaniami až 25 o/oo. Stavebné náklady na kilometer železnice s normálnym rozchodom sa spočiatku, na prelome 80. a 90. rokov, pohybovali okolo 70 000 K/km, neskôr vzrástli na čiastku priemerne 100 000 K. Pomerne nízke stavebné náklady síce zjednodušovali výstavbu, avšak v konečnom dôsledku do istej miery aj izolovali miestne železnice od hlavných tratí – nízke prípustné osové zaťaženie iba 9 - 12 t významným spôsobom obmedzovalo pohyb ťažkých nákladných vozňov, používaných na hlavných železnicaroch.

Akcelerujúca výstavba miestnych železníc si už na začiatku 80. rokov vyžiadala stavbu vhodných parných rušňov s nízkou obstarávacou cenou i prevádzkovými nákladmi, primeranými nápravovými zaťažzeniami a vysokou priechodivosťou oblúkmi. V období rokov 1880 - 1885 sa intenzívne hľadalo najvhodnejšie usporiadanie takých strojov. Problém bol napokon vyriešený roku 1885, keď lokomotívka v Budapešti skonštruovala mimoriadne úspešný stroj triedy XII MÁV





Parný rušeň kat. XII MÁV pre miestne železnice.

(neskôr 310.4 a 310.5 ČSD), ktorý na ďalších dvadsať rokov prakticky úplne ovládol prevádzku na trakčne nenáročných uhorských miestnych železniach. Bola to veľmi jednoduchá tendrovka s trom



Trenčianska Turná v prvých rokoch prevádzky miestnej trate Trenčín – Chynorany.

spriahnutými nápravami bez stavacích klinov osových ložísk, vtedy obvyklým vonkajším rámom, hallskými kľukami a parným strojom bez predného vedenia, poháňajúcim druhú nápravu.

Jiří Kubáček, foto: archív ŽM SR

VVÚŽ zhrnul pozitívne výsledky za rok 2017

Výskumný a vývojový ústav železníc (VVÚŽ) Žilina vykonáva v rámci ŽSR predovšetkým meranie, monitoring a diagnostiku prvkov železničnej infraštruktúry a s tým súvisiace činnosti, spolupracuje na realizácii technického a inovačného rozvoja železníc a rieši výskumné a vývojové úlohy. Množstvo úloh, ktoré z náplne činnosti vyplývajú, si vyžadujú pravidelné vyhodnocovanie, ktoré sa v podmienkach VVÚŽ vykonáva na štvrtročnej báze.

26. februára sa na pracovisku VVÚŽ vo Vrútkach uskutočnilo vyhodnotenie posledného štvrtroku 2017 spojené s vyhodnotením celého roku, ktorého sa okrem vedúcich pracovníkov jednotlivých sekcií a oddelení zúčastnili aj zástupcovia Odboru expertízy, Odboru controllingu GR ŽSR, Regionálneho pracoviska ľudských zdrojov Žilina a Odborového združenia železničiarov. Na úvod sa riaditeľ VVÚŽ Vladimír Herda poďakoval za výsledky, ktoré sa podarilo dosiahnuť napriek viacerým objektívnym prekážkam, ktoré rok 2017 priniesol. Zvýraznil účasť zamestnancov VVÚŽ v nosných projektoch ŽSR, spracovaní koncepčných a ekonomických analýz, tvorbe nadnárodných štúdií dopravného trhu Orient – Stredomorie a Baltik – Jadran, ako aj aktívnu účasť v medzinárodných dopravných inštitúciách. Pochválil aj činnosť Centra dráhových vozidiel so stanovením systému údržby a jej realizácie v zmysle nedávno vypracovaného predpisu. Uviedol aj nezastupiteľnú úlohu Certifikačných orgánov osôb nedeštruktívneho skúšania a zvárania na dráhach. Poďakoval zamestnancom bývalého Múzejno-dokumentačného centra za ich aktívnu činnosť bez časového obmedzenia a zaželal im veľa úspechov v novom Účelovom stredisku Železničné múzeum SR, najmä pri príprave významných osláv, ktoré budú realizované v tomto roku. Následne predstavitelia jednotlivých sekcií a oddelení zhrnuli dosiahnuté výsledky a v krátkosti pomenovali úspechy a nedostatky sledovaného obdobia.

Z množstva úloh, ktoré zamestnanci VVÚŽ v minulom roku zrealizovali, možno spomenúť napríklad vykonanie meraní hluku v oblasti zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a na zmodernizovanom úseku Trenčín – Opatová, geotechnický monitoring svahu v úseku Devínske jazero – Zohor, kde doterajšie výsledky meraní ukázali vysokú mieru bezpečnosti, ďalej analýza príčin opotrebovania železničného zvršku na trati Prešov – Bardejov alebo analýza príčin častého vykoľajovania rušňov radu 773 ZSSK Cargo na širokom rozchode v Čiernej nad Tisou. V oblasti defektoskopie bola vyjadrená spokojnosť s faktom, že sa podarilo v dostatočnom predstihu uzatvoriť zmluvy na výkon defektoskopických meraní mobilným meracím prostriedkom, čo umožní zabezpečiť potrebnú diagnostiku v ďalšom období. Zväčšenie rozsahu činnosti v tejto oblasti spôsobujú množiace sa požiadavky na expertízne posudky po nehodových udalostiach kategórie C 1 – lom koľajníc. Splnené úlohy hlásila aj sekcia ŽTS, ktorá zvládla všetky

požiadavky, či už v oblasti diagnostickej, alebo revíznej. Významný bude rok 2018, kde sa očakáva doplnenie druhého diagnostického prostriedku KRAB-u a výhľadovo aj meracej dreziny MMD. Očakáva sa aj posun v riešení väčšieho projektu Zabezpečenia dvoch mobilných diagnostických prostriedkov pre ŽSR. Sekcia energetiky a elektrotechniky a Sekcia oznamovacej a zabezpečovacej techniky popri splnení ostatných úloh poukázali na nesplnenie celého plánu revízií príslušných prvkov infraštruktúry. Nesplnenie bolo spôsobené jednak nedostatočným plnením zo strany externých dodávateľov, ale aj nedostatkom revíznych technikov, ktorí sa javí čím ďalej tým akútnejší, a to nielen na VVÚŽ. Vďaka dobrej organizácii práce sa však podarilo zabezpečiť, aby sa neplnenie plánu dotýkalo zariadení bez priameho vplyvu na plynulosť a bezpečnosť prevádzky. Ostatné sekcie a oddelenia splnili úlohy bez vážnejších problémov.

Následne činnosť VVÚŽ za rok 2017 zhodnotili príslušní zástupcovia z pohľadu controllingu a ľudských zdrojov, pričom najmä z pohľadu controllingu boli závery pozitívne, nakoľko VVÚŽ úspešne čerpal plánované prostriedky a dosiahol vyššie výnosy z poskytovaných služieb. Záverečná časť vyhodnotenia patrila zástupcom odborových centrál pri VVÚŽ a zhodnoteniu aktuálnych tém, najmä novej kolektívnej zmluvy a zмене systému odmeňovania.

Michal Tunega, foto: autor

Zhodnotenie uplynulého roka prinieslo pre VVÚŽ pozitívne výsledky.



Sumár správy o bezpečnosti – celkové škody výrazne klesli

V roku 2017 bolo spolu zaevidovaných 554 sledovaných udalostí, z ktorých bolo 387 nehôd a 167 prevádzkových porúch. Z celkovej vzniknutej škody, vyčíslenej vo výške 2 170 770 € pri týchto udalostiach, dosiahla škoda na zariadeniach ŽSR výšku 374 357 €.

NEHODOVOSŤ

Hoci ŽSR zaznamenali nárast počtu nehôd a prevádzkových porúch oproti roku 2016 (v oboch prípadoch cca 10 %), celkové škody klesli zo 7 910 850 € v roku 2016 na 2 170 770 € za rok 2017.

	Vážne nehody		Menšie nehody		Incidenty	
	celkom	zavinenie ŽSR	celkom	zavinenie ŽSR	celkom	zavinenie ŽSR
rok 2017	99	-	133	17	155	126
rok 2016	87	-	115	17,3	140	115
rok 2015	116	-	128	20,5	131	106,5
rok 2014	122	0,5	110	15	93	73
rok 2013	111	1	124	29,4	125	90
rok 2012	108	2	108	27,3	205	164

Pre lepšiu ilustráciu - porovnanie počtu nehôd v rokoch 2012 – 2017.

Celkovo bolo v roku 2017 zaevidovaných 99 vážnych a 133 menších nehôd, čo je zhruba o 15 % viac v oboch kategóriách v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2016, kedy bolo zaevidovaných 87 vážnych a 115 menších nehôd. Najviac vážnych nehôd (37) i menších nehôd (52) bolo evidovaných v OR Trnava. Najmenej v OR Zvolen – 13 vážnych a 16 menších nehôd. Za povšimnutie stojí aj fakt, že až 96 % vážnych nehôd majú na svedomí cudzie osoby. ŽSR v spolupráci s Policajným zborom SR uskutočnili dňa 30. novembra 2017 preventívno-bezpečnostnú akciu pod názvom „Stihnem – Nestihnem“ zameranú na osoby, ktoré nedovoleným spôsobom prechádzajú železničnú trať cez miesta, ktoré nie sú prístupné verejnosti. Napriek tomu, že táto akcia bola prostredníctvom médií prezentovaná širokej verejnosti, počet smrteľných zranení a samovrážd sa zvýšil zhruba o 15 %.

Smrteľné zranenia			
rok 2016		rok 2017	
počet	z toho samovrážd	počet	z toho samovrážd
81	61	93	69

Ťažké zranenia			
rok 2016		rok 2017	
počet	z toho pokusov o samovraždu	počet	z toho pokusov o samovraždu
28	5	28	3

Vyššie uvedené údaje nezahŕňajú počty usmrtených a ťažko zranených na železničných priecestiach. Nehôd na priecestiach bolo zaznamenaných 50 počas minulého roka. Opäť, ak porovnáme tieto údaje s minuloročnými, zistíme, že došlo k nárastu o 12 nehôd. Čo sa týka rozdelenia nehôd z hľadiska zabezpečenia priecestí, na pasívnych priecestiach zabezpečených iba výstražnými krížmi sme zaevidovali 17 nehôd, na aktívne zabezpečených priecestiach spolu 33 nehôd. Celkovo bolo na priecestiach usmrtených 6 osôb (rovnaký počet ako v predchádzajúcom roku) a ťažko zranených bolo 13 osôb (o 3 osoby viac ako v predchádzajúcom období).

ÚRAZOVOSŤ

Z 56 registrovaných pracovných úrazov (PÚ) za minulý rok nebol ani jeden závažný so smrteľnými následkami či ťažkej ujmy na zdraví. Kým predminulý rok pripadali 3 pracovné úrazy na 1000 zamestnancov, minulý rok to boli 4 pracovné úrazy na



Zhoršená protihluková stena v úseku Bratislava-Petržalka – Bratislava ústredná nákladná stanica.

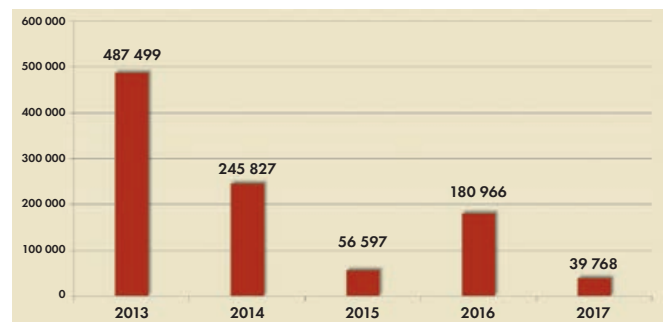
1000 zamestnancov. Najviac pracovných úrazov utrpeli zamestnanci v doprave. Najčastejšími zraneniami zamestnancov ŽSR v roku 2017 boli podvrtnutia členkov.

predmet	rok 2016	rok 2017	rozdiel
pracovné úrazy celkom	43	56	+13
z toho závažné PÚ	smrteľné (S)	0	0
	ťažká ujma na zdraví (Ť)	0	0

Napriek vyšším číslam oproti minulému roku je pozitívne, že v 2. polroku 2017 sa situácia výrazne zlepšila. Zatiaľ čo v 1. polroku 2017 bolo registrovaných 33 pracovných úrazov, v druhom došlo k poklesu na 23 úrazov a v mesiaci december nebol dokonca žiadny registrovaný pracovný úraz.

POŽIAROVOSŤ

Vlani sme zaznamenali 143 požiarov, z toho bolo 117 vlastných požiarov ŽSR. Najčastejšie horel suchý porast v blízkosti trate. Aj keď počet požiarov bol naposledy vyšší ešte v roku 2013 (123 požiarov), škody dosiahli len zlomok v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi.



Ako vidieť z grafu, škody ŽSR i so škodami vzniknutými pri požiaroch prenajatých priestorov sú najnižšie za posledných pár rokov. Požiar s najvyššou škodou vznikol dňa 30. júla 2017 na úseku trate Bratislava-Petržalka – Bratislava ústredná nákladná stanica, kde zhorela protihluková stena z horľavého materiálu v dĺžke 24 metrov, tá sa vznietila od horiaceho suchého porastu tráv. Pravdepodobnou príčinou požiaru bolo nedbalostné konanie cudzej osoby. Šetrením neboli zistené žiadne poruchy na infraštruktúre a zariadení ŽSR, zamestnancami neboli hlásené žiadne nedostatky na vozňoch prechádzajúcich vlakov. Predpokladaná výška škody bola vyčíslená na 12 600 €.

Rekonštrukcia osvetlenia prinesie pozitívnu zmenu pre cestujúcich aj úsporu nákladov

Trate ŽSR, železničné stanice, zastávky, ako aj ostatné železničné priestranstvá osvetľuje každý večer široká škála zariadení osvetľovacej techniky, ktoré sú inštalované približne na 20 000 stožiaroch. Osvetlenie v prostredí ŽSR je riešené spravidla pomocou osvetľovacích stožiarov typu JŽ, s výškou 10 m, 12 m, 14 m, perónnych stožiarov a osvetľovacích veží. Spôsob ovládania osvetlenia je pomocou fotobunky alebo ručne – miestne či diaľkovo.

Jednou z viacerých priorít odvetvia elektrotechniky a energetiky ŽSR je rozhodnutie investovať do oblasti rekonštrukcie vonkajšieho osvetlenia železničných staníc a zastávok. Riešenie moderného osvetlenia má množstvo pozitívnych aspektov, napríklad možnosť diaľkovej kontroly a riadenia z príslušného dispečerského centra ŽSR. K tomuto patrí aj inteligentné automatické ovládanie osvetlenia, nastavené v nadväznosti na GVD. Tieto aspekty sú

Ciele rekonštrukcie osvetlenia:

- Hlavným cieľom rekonštrukcie je vytvorenie kvalitnej a úspornej sústavy vonkajšieho osvetlenia, ktorá bude poskytovať kvalitné bezpečné osvetlenie a zabezpečiť úsporu nákladov pre ŽSR.
- Zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti a predchádzanie úrazom.
- Úspora nákladov na spotrebu elektrickej energie pri prevádzke osvetlenia a úspora nákladov na jeho údržbu.
- Podpora ochrany životného prostredia.

nielen prínosom, ale sú zároveň nutnou podmienkou pre zabezpečenie diaľkového riadenia dopravy a prevádzky železničnej infraštruktúry v celej sieti ŽSR.

Zásadným a prvoradým aspektom pripravovaného projektu je však výrazná úspora spotreby elektrickej energie, ktorá je zabezpečovaná použitím nových progresívnych technických riešení, vybudovaných na báze LED technológií. Nezanedbateľným faktorom v tejto súvislosti je aj skutočnosť, že práve tieto nové technológie predstavujú, okrem energetickej efektívnosti, aj významný pozitívny vplyv na kvalitu životného prostredia. Novobudované zariadenia vonkajšieho osvetlenia budú štandardne realizované na princípe moderných stožiarov bez použitia spúšťacieho zariadenia, s úspornými svetelnými zdrojmi na báze LED, s vysokou životnosťou nad 50 000 hodín a zároveň s minimálnymi nárokmi na údržbu. Spomínaných 50 000 hodín predstavuje viac ako 5 a pol roka nepretržitého svietenia. Pri priemernej potrebe svietenia



Osvetlenie spĺňajúce všetky hlavné ciele rekonštrukcie.

12 hodín denne je teda životnosť svetelného zdroja viac ako 11 rokov.

Komplexné rekonštrukcie vonkajšieho osvetlenia železničných staníc boli v minulosti na ŽSR dlhodobo neriešené. Výnimku v procese základnej reprodukcie zariadení vonkajšieho osvetlenia železničných priestranstiev predstavovali iba investičné aktivity celosieťového charakteru – teda stavby modernizácie železničných koridorov, resp. stavby elektrifikácie železničných tratí a investičné aktivity charakteru realizácie hospodárskym spôsobom. Z tohto dôvodu vznikla iniciatíva vedúcich zamestnancov odvetvia elektrotechniky a energetiky ŽSR - O 460 GR ŽSR a SEE OR, ktorá znamenala naštartovanie procesu prípravy a vypracovanie projektovej dokumentácie na komplexnú rekonštrukciu vonkajšieho osvetlenia.

(bos), foto: ŽSR



Rekonštrukcia osvetlenia na zastávke Krivá, kde bol realizovaný inteligentný systém ovládania vonkajšieho osvetlenia, ktorý bol už popísaný v jednom z čísiel Ž-Semaforu.



Novobudované zariadenia vonkajšieho osvetlenia s úspornými svetelnými LED zdrojmi s vysokou životnosťou a minimálnymi nárokmi na údržbu.



Historická budova v Košiciach v plameňoch

Prežila vyše sto rokov, požiar v tomto roku ju vážne poškodil. Reč je o historickej budove ŽSR na Železničnej ulici v Košiciach. V predposledný februárový deň predpoludním ju zachvátil požiar. Ohnisko požiaru bolo v strešnej časti budovy, silný vietor spôsobil, že napriek snahe desiatok hasičov sa požiar veľmi rýchlo po streche rozšíril. Našťastie sa pri ňom nikto nezranil, tak zamestnanci daňového úradu, ktorí sídli na 1. a 2. podlaží, ako aj zamestnanci firmy, ktorí vykonávali rekonštrukciu priestorov na 3. a 4. poschodí, boli včas evakuovaní.



Takto vyzerala budova na Železničnej 1 pred približne 100 rokmi.

Po uhasení požiaru a odbornej prehliadke vrátane stanoviska statika ŽSR umožnili po necelom týždni návrat väčšiny zamestnancov daňového úradu do práce. Úplne sprístupnený bol suterén a prízemie historickej budovy, ktoré zostali požiarom nedotknuté. Prvoradé z pohľadu ŽSR bolo čo najskôr zabezpečiť dočasné zastrešenie poškodenej časti strechy na Hviezdoslavovej ulici, aby prípadné nepriaznivé poveternostné podmienky nespôsobili ďalšie škody. To sa podarilo zrealizovať. Zároveň bude vypracovaný projekt nového kompletného zastrešenia budovy. ŽSR po podrobnom zdokumentovaní následkov požiaru stanovili výšku škody na 740 000 €. Príčiny požiaru sú predmetom vyšetrovania.



Strechu historickej budovy na Hviezdoslavovej ulici v Košiciach zasialhol koncom februára rozsiahly požiar.

Budova je národnou kultúrnou pamiatkou, postavená bola na dve etapy v rokoch 1913 – 1915 a v 1923 – 1926. Rozsiahly komplex má dve podzemné a štyri nadzemné podlažia. ŽSR budovu kúpili v roku

2013 od Železničnej spoločnosti Cargo za 12,6 milióna € v januári 2016 začala jej rekonštrukcia. ŽSR doteraz preinvestovali 7,2 milióna €.

(pav, foto OR KE)



Časť strechy budovy požiar úplne zničil, prvoradé bolo čo najskôr zabezpečiť provízorne prekrytie.

Testovanie bezpečnosti technológií na ŽT

Železničné telekomunikácie (ŽT) prevádzkujú rozsiahlu telekomunikačnú a IT infraštruktúru, ktorá sa v niektorých parametroch zaraďuje medzi najväčšie na slovenskom trhu. Patrí k nej celoslovenská optická, dátová a hlasová sieť, množstvo informačných a komunikačných technológií (IKT) a, v neposlednom rade, dátové centrá, bez ktorých by prevádzka IKT aplikácií nebola možná.

Dôležitým atribútom prevádzky IKT vybavenia a infraštruktúry ŽSR je predovšetkým bezpečnosť. Určite sa mnohí z vás stretli s nevyžiadaným e-mailom alebo neznámou prílohou v pošte. Takéto podozrivé aktivity na IKT infraštruktúre sú však len vrcholom ľadovca. Naši IKT špecialisti sa stretávajú aj s ďalšími podozrivými aktivitami, ktoré pre bežného užívateľa nie sú viditeľné a predstavujú hrozbu pre celý IKT ekosystém, ktorý Železničné telekomunikácie prevádzkujú pre ŽSR.

Vzhľadom na závažnosť IKT hrozieb a prebiehajúcim masívnym kybernetickým útokom súčasnej doby sa ŽSR rozhodli otestovať bezpečnosť svojej IKT infraštruktúry expertnými špecialistami, ktorých povolaním je sledovať temnejšiu stránku internetu a chrániť pred jeho hrozbami nielen koncových užívateľov, ale najmä súkromnú sféru, kam patria napríklad banky a verejný sektor a IKT prevádzkovateľov, ako sú aj Železničné telekomunikácie. Testy boli vykonané vo februári 2018 a boli zamerané na nasledujúce oblasti:

- Aplikácia bezpečnosť
- Interná sieťová bezpečnosť
- Externá sieťová bezpečnosť
- Bezpečnosť datacentra
- Sociálne inžinierstvo

Čo je IKT?

Informačné a komunikačné technológie (IKT) sú technológie, ktoré umožňujú elektronicke zaznamenávať, spracovávať, prenášať a šíriť informácie. Ide teda o kombináciu informačnej technológie (a techniky) a telekomunikačnej technológie (a techniky). V prostredí ŽSR vyjadruje skratka IKT všetky koncové zariadenia (napr. notebook, počítač, tlačiareň, mobilný alebo stolový telefón), informačné systémy a aplikácie (napr. SAP, Prevádzkový informačný systém, Elektronický dopravný denník a iné, EDOS, atď.) a zariadenia a komponenty podpornej infraštruktúry (datacentrá, prenosové technológie, metalické a optické siete a podobne), bez ktorých by nebolo možné poskytovať kvalitné a bezpečné hlasové, dátové či internetové služby.



V rámci testovania IKT infraštruktúry a praktík sociálneho inžinierstva boli použité nástroje a postupy ako inštalácia sond, intruzívne metódy a techniky, bezpečnostné scannery, portscan, telefonický socialing, phishingová kampaň alebo prienik do budovy. Testy mali nedeštruktívny charakter a upozornili našich špecialistov na možné hrozby a zraniteľnosti, ktorým môže byť IKT infraštruktúra ŽSR vystavená. Ďalším krokom pre zaistenie informačných aktív organizácie ŽSR je analýza výsledkov a prijatie nevyhnutných opatrení s cieľom minimalizovania dopadov na bezpečnosť IKT infraštruktúry ŽSR.

(ŽT)

Pri vybraných staniach vznikne takmer 900 miest na parkovanie

Zlepšiť prístup k železničným staniciam, vytipovať nové miesta, vhodné na parkovanie, tieto v spolupráci s mestami a obcami zveľadiť, a tak pritiahnúť viac cestujúcich na železnicu a odľahčiť mestá od náporu osobných áut. Tento ambiciózný cieľ ako zrýchliť, zefektívniť každodennú dopravu do práce a ukázať, že cesta a železnica môže spolupracovať, odštartovali ŽSR vo februári.

Na základe preskúmania aktuálneho stavu (objektívne teritoriálne možnosti, legislatívny stav, platné zmluvy, potenciál úprav) ŽSR vytypovali 14 miest a obcí, kde je možné v prípade, že o to samosprávy prejavia záujem, vybudovať celkovo 856 miest na parkovanie áut. ŽSR poslali 13. februára 2018 list týmto 14 mestám a obciam. K 20. marcu prejavilo záujem o uvedenú ponuku 6 samospráv: mestá Galanta, Piešťany, Prešov, Šurany, Topoľčany a mestská časť Bratislava - Devínska Nová Ves. V uvedených lokalitách boli zrealizované miestne šetrenia pre zadefinovanie technických a prevádzkových podmienok prenájmu pozemkov vhodných na zriadenie parkovísk. S uvedenými mestami a obcami sa uskutočnila rokovania, na ktorých budú dohodnuté konkrétne podmienky pre uzatvorenie nájmovej zmluvy, vrátane výšky nájmovej.

V ďalšej etape budú oslovené ďalšie obce a mestá s rovnakou ponukou. Individuálne rokovania už prebiehajú aj s mestami Trnava a Nové Mesto nad Váhom. Príkladom, kde sa už podarilo vyriešiť situáciu s parkovaním, sú železničné stanice v Krompachoch, Bernolákovce, Margecanoch či Krásne nad Kysucou.

„Analýzou stavu v jednotlivých staniach sme vytypovali mestá a priestory, ktoré ŽSR môžu okamžite začať riešiť formou partnerstva so samosprávami. My ponúkame naše priestory na prenájom mestám a obciam, samospráva by sa podieľala na vybudovaní a prevádzkovaní parkovísk v tesnej blízkosti železničných staníc. Spoločne zadefinujeme, ako majú parkoviská vyzerieť, aké budú mať vybavenie,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

(pav, foto ŽSR)

Zoznam železničných staníc s návrhom na prenájom pozemkov samosprávam na účely parkovania:

Bratislava – Devínska Nová Ves
Galanta / Lučenec

Spišská Nová Ves / Šurany / Nové Zámky
Topoľčany / Tvrdosovce / Prešov
Vranov nad Topľou / Cífer / Kúty
Piešťany / Kralovany



Čelná zrážka vlakov v Pezinku si vyžiadala 18 zranených

Pokojný piatkový večer 16. marcového dňa prehlušili v Pezinku sirény desiatok majákov na záchranárskych autách. O 18.30 hod. sa na železničnej stanici Pezinok čelne zrazili dva vlaky - rušňovlak nákladného dopravcu spoločnosti Lokorail a osobný vlak Železničnej spoločnosti Slovensko a. s.

Hoci prvotné informácie hovorili o desiatkach zranených, konečná bilancia následkov bola o niečo priaznivejšia. Pri zrážke našťastie nedošlo k žiadnym smrteľným zraneniam. Celkovo utrpelo zranenie 18 ľudí, z toho 17 v osobnom vlaku. S ťažký-

mi zraneniami boli prevezení do nemocnice traja ľudia, medzi nimi aj 67-ročný rušňovodič Lokorailu. Na miesto nehody prišiel minister dopravy a výstavby Arpád Érsek, generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy, aj generálny riaditeľ ZSSK Filip Hlubocký. Že-



Odstraňovanie následkov zrážky pokračovalo v priebehu noci aj nasledujúceho dňa. Kvôli poškodenej prídržnej koľajnici na srdcovke musela byť až do času jej opravy výhybka č. 11 vylúčená z prevádzky do priameho smeru na koľaj č. 1. Koľaj č. 1 bola vylúčená aj z dôvodu obsadenia poškodným rušňovlakom, pretože jeho poškodenie bolo takého rozsahu, že neumožňovalo jeho pohyb.



Vlaky sa zrazili na výhybke č. 11. Čelný náraz bol taký silný, že osobný vlak sa roztrhol a rušňovlak odrazilo späť na koľaj, z ktorej prichádzal. Oba poškodené rušne sa tak ocitli po náraze vedľa seba na susedných koľajách a boli značne poškodené.

lezničná doprava v ŽST Pezinok bola prerušená do pol deviatej večer, kedy vlaky mohli premávať po susednej koľaji, okolo miesta zrážky zníženou rýchlosťou. Vyšetrowanie nehody stále prebieha, podľa doterajších výsledkov správca železničnej infraštruktúry, jeho zamestnanci či zariadenia nehodu nezavinili a ani sa nepodielali na jej vzniku.

(pav), foto: autorka

O sile nárazu vypovedá totálne zničená predná časť rušňovlaku, šťastím v nešťastí bolo, že vlaky sa pri nehode nevykoľajili.



Z rušňa nákladného dopravcu vytekal po nehode olej. Aby sa predišlo ekologickej havárii, hasiči olej zachytávali do pripravených nádob a následne prečerpali do špeciálnych sudov. Na mieste bol prítomný aj zástupca inšpekcie životného prostredia.

Generálny riaditeľ ŽSR v mene celého vedenia poďakoval všetkým, ktorí sa podieľali na odstraňovaní následkov zrážky. Vďaka veľmi dobrej spolupráci a koordinácii všetkých zložiek - záchranárov, hasičov, policajtov, vďaka nasadeniu zamestnancov ŽSR a ZSSK Slovensko a. s. sa podarilo zmierniť následky nehody a za necelé dve hodiny obnoviť prevádzku železničnej dopravy.





Poškodené zberače rušňa.

Následky zimy pocítili v Tatrách

Mrazivá zima až $-15\text{ }^{\circ}\text{C}$, silný vietor a sneh spôsobili v noci 24. februára problémy v úseku Poprad Tatry – Veľký Slavkov.

Počas jazdy osobného vlaku ZSSK došlo k pretrhnutiu prídavného lana trakčného vedenia a poškodeniu oboch zberačov EMU, zároveň množstvo snehu zaviateho na trať situáciu ešte viac skomplikovalo. Aj napriek zlým podmienkam sa však železničiarom podarilo úsek sprejzdniť už na druhý deň ráno.

(pop), foto: SEE OR KE



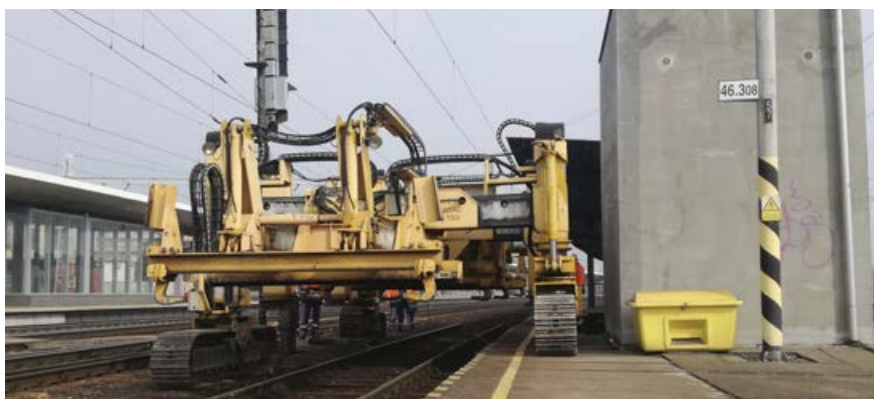
Detailné fotografie z miesta mimoriadnosti ilustrujú poškodené prídavné lano trakčného vedenia.

Stavebný ruch v Trnave

Rekonštrukčné práce v Trnave sú od novembra minulého roka v plnom prúde, cestujúcich čaká nové nástupište č. 2 a obnovené budovy východov z podchodov pri Pošte na Dohnányho ulici. Výluky železnič-

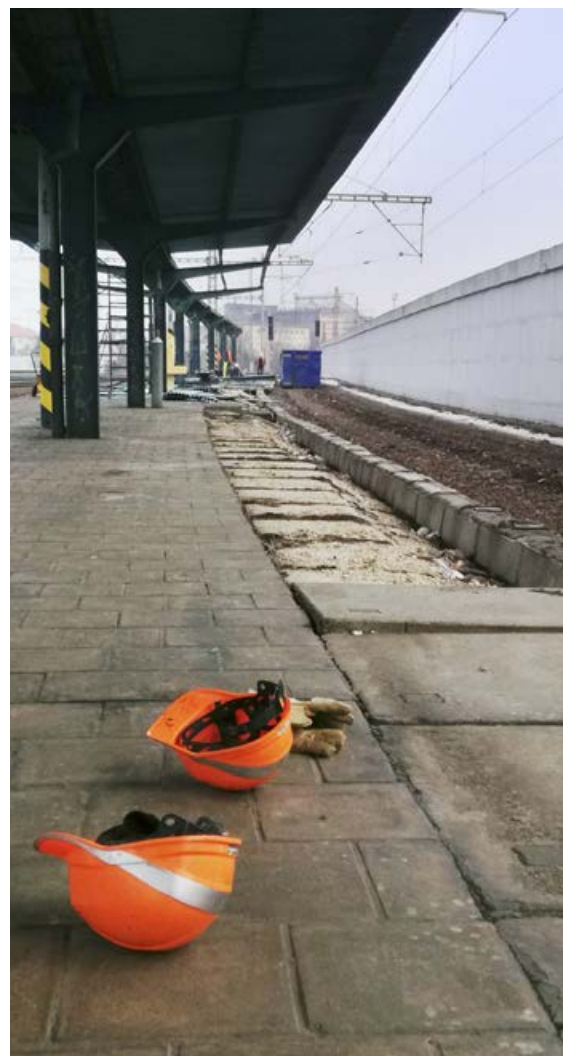
nej dopravy boli začaté 5. marca a potrvajú 187 dní, teda do 7. septembra 2018. Všetky práce by sa mali ukončiť do konca roka.

(pop), foto: Pavol Tabak



Rekonštrukcia v Trnave si vyžaduje občas aj neštandardné riešenia – zaujímavosťou bolo, ako stavbári prispôbili pásový stroj podmienkam. Pri práci so strojom na vyberanie rezaných polí koľajiska využili stávajúci perón pre jeho jazdnú dráhu.

Práce na odstraňovaní zastrešenia nástupištia boli v polovici marca už v pokročilom štádiu.



Takýto bol marcový pohľad z 2. nástupištia na už zdemontované koľajisko č. 105, v pozadí sa demontuje perónové krytie smerom k odchodovému nástupištiu smer Žilina.

ŽSR hospodárili v roku 2017 so ziskom

Železnice Slovenskej republiky v roku 2017 plánovali vyrovnaný výsledok hospodárenia, v skutočnosti dosiahli zisk vo výške 102 tisíc €. Výnosy dosiahli 456,9 milióna €, čo predstavuje oproti plánovaným výnosom vyššie plnenie o 4,7 milióna €. Náklady boli čerpané v objeme 465,8 milióna €, čo je v porovnaní s plánovanými nákladmi viac o 4,6 milióna €.

Výnosy z core businessu dosiahli výšku 364,8 milióna €, čo je oproti plánovaným výnosom vyššie o 3,02 milióna €. Výnosy z core businessu tvoria:

Prevádzkové výnosy	DECEMBER 2017	Plán	Rozdiel
1a Dotácie na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	250 mil	250 mil	-
1b Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	80,9 mil	79,7 mil	2 %
1c Kompenzácia finančných dopadov	24 mil	22,5 mil	7 %
1d Predaj doplnkových služieb železničnej infraštruktúry	9,8 mil	9,6 mil	2 %
	364,8 mil	361,8 mil	1 %

Výška tržieb z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre bola ovplyvnená uplatňovaním regulácie úhrad a zliav pre nákladných dopravcov na základe súhlasu ministerstva dopravy a výstavby. Výnosy z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre boli vo výške 80,9 milióna €, čo je oproti plánu vyššie o 1,2 milióna €. Vyššie výnosy z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre oproti plánu ovplyvnili nárast dopravných výkonov v hrubých tonových kilometroch (hrtkm) v nákladnej doprave. V oblasti nákladnej dopravy ŽSR zaznamenali nárast výkonov o 508 miliónov hrtkm, na ktorom sa podieľali menší

nákladní dopravcovia (Petrolsped Slovakia, a. s.; CER Slovakia, a. s.; Metrans /Danubia/, a. s. a iní).

Naopak, v osobnej doprave ŽSR evidujú nižšie výkony o 347 mil. hrtkm hlavne z dôvodu nižších výkonov súkromného dopravcu RegioJet, a.s. a Leo Express.

Výnosy z non-core businessu sú vyššie o 1,7 milióna € oproti plánu. V rámci ostatných obchodných činností ŽSR poskytujú služby v oblasti:

- Predaj médií – pozostáva z predaja elektry (trakčnej aj netrakčnej) a ostatných médií (teplo, voda, plyn),
- výnosy z prenájmu a predaja majetku,

- predaj ostatných služieb – hlavne technické služby a vlečkové výkony, opravy a revízie, výkony strojov, ubytovanie a stravovanie.

V roku 2017 Ministerstvo dopravy a výstavby SR splatilo pohľadávku ŽSR vo výške 73,9 milióna €. Plán na rok 2017 neobsahoval splatenie tejto pohľadávky.

Dodatočné finančné prostriedky ŽSR použili do údržby železničnej infraštruktúry, ktorá sa kvôli nedostatku financií v uplynulých rokoch nemohla zrealizovať. Prevádzkové výdavky boli použité na spotrebu materiálu a opravy a udržiavanie železničnej infraštruktúry. ŽSR tak čerpali vyššie spotrebované nákupy a služby oproti plánu o 12,4 milióna €.

Mzdové náklady boli v roku 2017 čerpané v súlade s ustanoveniami Kolektívnej zmluvy ŽSR 2017 - 2018. ŽSR vyplatili mimoriadnu prémie pre zamestnancov ŽSR spolu so mzdou za mesiac november vo výške 200 € na zamestnanca na základe priaznivých výsledkov hospodárenia ŽSR (tieto osobné náklady nie sú predmetom dotácie z rozpočtu verejnej správy).

ŽSR zabezpečia priechod pre peších v Cesticiach závorami

V utorok 20. marca sa začali práce na zastávke Cestice, ktorá sa nachádza medzi výhybnou Chym a železničnou stanicou Čečejevce. Cieľom týchto prác bude zabezpečenie priechodu pre peších na zastávke Cestice novým svetelným priecestným zabezpečovacím zariadením (PZZ) so závorami.

Práce na priechode pre peších budú prebiehať vo viacerých etapách. Prvá etapa, ktorá začala 20. marca a spočíva v stavebných prácach, bude trvať nepretržite 26 dní,

skončí sa teda 14. apríla 2018. Práce na aktivácii nového PZZ, teda posledná etapa výluky, sú plánované v máji. Všetky práce budú vykonávané dodávateľsky. Počas

výluk bude na zastávke Cestice zriadený dočasný priechod pre peších k nástupišťam cez 1. a 2. traťovú koľaj.

(pop), foto: OZT OR KE



Prevrátené auto na trati



Niektoré cestné nehody sa nemusia stať ani na železničných priestech, a predsa spôsobia na železnici problémy. Príkladom je nebezpečne vyzerajúca udalosť z 8. marca.

Ráno, krátko pred ôsmou hodinou, ohlásila polícia výpravcovi v stanici Spišská Nová Ves, že sa v km 2,850 stala dopravná nehoda. Osobné auto prerazilo zábradlie

cestného nadjazdu a zosunulo sa svahom na železničnú trať. Spôsobilo to prerušenie dopravy v úseku Spišská Nová Ves – Levoča na viac ako 3 hodiny.

(pop), foto: ŽSR

Vykoľajenie osobného vlaku vo Zvolene



19. marca vo večerných hodinách sa stala v ŽST Zvolen osobná stanica mimoriadnosť, počas jazdy osobného vlaku ZSSK došlo k vykoľajeniu rušňa a prvých 3 vozňov. Príčiny nehody sa momentálne vyšetrojú, v úseku Zvolen osobná stanica – Zvolen nákladná stanica bola od 18:40 hod do 20:40 hod úplne prerušená železničná doprava a vlaky nahradili autobusy. V dôsledku vykoľajenia bola poškodená aj infraštruktúra, našťastie sa ale nikomu nič nestalo.

(pop), foto: ŽSR






25. februára dorazili na Slovensko ďalšie 4 rušne Vectron. Čo nevidieť sa tak zaradia do prevádzky k doterajším trom rušňom radu 383. Foto: P. Melicher



Takéto zaujímavé zábery sa podarilo urobiť Marekovi Janošovičovi v ŽST Kremnické Bane.



Manželka príde domov a v kuchyni nájde cudziu ženu popíjať kávu s manželom. - Čo to má znamenať?! - pýta sa zvýšeným hlasom. - Nerob hlúposti, neprišla za mnou, ale za tebou. - Ale ja túto dámu vôbec nepoznám. - Tak ja vás predstavím - ... tajnička.				Pomoc: acer, nt, kabár, radok	zmes hmly a exhalátov v ovzduší	minúta (skr.)	meno speváka Preslyho	telúr (zn.)	obyvateľ Indie	javor (bot.)	ázijský jeleň		1	liehovina z ryže	
				nádoba na smeti, smetník									osobné zámeno		
				3									erbium (zn.) muž.meno (24.12.)		
				Okres, nár. výbor (skr.) typ rus. lietadiel				rozhovor časť zápasu							
Jozef Vysočani	vymlátané obilie	staroveká zbraň	striebro (zn.) akže		MPZ Islandu osud			zákos časti kostry							
turistický prístrešok				časť cesty ošatil					rádium (zn.) osviežujúci nápoj			citoslovce povzdychu	priestor pri dome		
lesklý náter				predložka (odo) obec pri Komárne		prúd opytovacie zámeno				včelí produkt molybdén (zn.)					
argón (zn.)			hlavná myšlienka značky jednotky nit				samotný ampérvzávit (skr.)				juhovýchod (skr.) Job Number				
2															
meno spisovateľa Staška					svetadiel					ťaví križenec					

Možnosti štúdia na Žilinskej univerzite

Od akademického roku 2018/2019 sa na Žilinskej univerzite v Žiline, Katedre železničnej dopravy, otvára denné a opäť aj externé bakalárske štúdium programu Železničná doprava. Termín podania prihlášok je do konca apríla 2018. Viac info o štúdiu na: <https://fpedas.uniza.sk>.



2 % pre Solidaritu

Vážení kolegovia – železničiar! Opäť je tu čas, keď máme možnosť da- rovať 2 % (3 %) zo zaplatenej dane za rok 2017 pre neinvestičný fond SOLIDA- RITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky n.f. Ak nemáte čas vyplniť tla- čivo „VYHLÁSENIE“ a doručíte ho spolu s tlačivom „POTVRDENIE O ZAPLATENÍ DANE“, ktoré vám vydá mzdová účtáreň na daňový úrad, fond SOLIDARITA to urobí za vás! Stačí poslať obidve tlačí- vá (v tlačive „VYHLÁSENIE“ vyplňte iba „Priezvisko, meno a titul“ a podpíšte sa na riadku „Podpis daňovníka“) služob- nou poštou na adresu neinvestičného fondu: SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava najnes- kôr do 23. apríla 2018. Všetky potrebné údaje v tlačive „VYHLÁSENIE“ budú do- plnené na fonde a tlačivá budú doručené na príslušný daňový úrad podľa Vášho trvalého pobytu. Pevne veríme, že vyu- žijete svoje právo a možnosť pomôcť kolegom a 2 % (3 %) zo zaplatenej dane poskytnete fondu SOLIDARITA, ktorý pomáha kolegom – železničiarom v závažných životných situáciách. Vedenie fondu SOLIDARITA spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností vopred ďakuje všetkým zamestnancom, ktorí neváhajú po- môcť!

Opäť je tu čas, keď máme možnosť da- rovať 2 % (3 %) zo zaplatenej dane za rok 2017 pre neinvestičný fond SOLIDA- RITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky n.f. Ak nemáte čas vyplniť tla- čivo „VYHLÁSENIE“ a doručíte ho spolu s tlačivom „POTVRDENIE O ZAPLATENÍ DANE“, ktoré vám vydá mzdová účtáreň na daňový úrad, fond SOLIDARITA to urobí za vás! Stačí poslať obidve tlačí-

vá (v tlačive „VYHLÁSENIE“ vyplňte iba „Priezvisko, meno a titul“ a podpíšte sa na riadku „Podpis daňovníka“) služob- nou poštou na adresu neinvestičného fondu: SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava najnes- kôr do 23. apríla 2018. Všetky potrebné údaje v tlačive „VYHLÁSENIE“ budú do- plnené na fonde a tlačivá budú doručené na príslušný daňový úrad podľa Vášho trvalého pobytu. Pevne veríme, že vyu-

žijete svoje právo a možnosť pomôcť kolegom a 2 % (3 %) zo zaplatenej dane poskytnete fondu SOLIDARITA, ktorý pomáha kolegom – železničiarom v závažných životných situáciách. Vedenie fondu SOLIDARITA spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností vopred ďakuje všetkým zamestnancom, ktorí neváhajú po- môcť!

Katarína Bubánová
správkyňa fondu SOLIDARITA

inzercia

Spoznajte všetky výhody dôchodkového sporenia so STABILITOU

Doplňkové dôchodkové sporenie, bežne nazývané aj sporenie v „**treťom pilieri**“, patrí jednoznačne k najrozšírenejším a tiež najvýhodnejším formám sporenia na budúci dôchodok. Nepotrebujete k nemu špeciálne znalosti z oblasti investovania, nemusíte sa orientovať v zložitých súvislostiach finančných trhov, a čo je najdôležitejšie – nepotrebujete ani vyššiu hotovosť, ktorú by bolo potrebné investovať naraz. Sumu, ktorú si mesačne dokážete odložiť na budúcu spotrebu, si stanovíte sami a počas celej doby sporenia ju môžete kedykoľvek bezplatne meniť. Vaše platby realizuje Váš zamestnávateľ, ktorý odvádza príspevky priamo z Vašej mzdy a každý mesiac zasiela na Váš účet aj príspevok zamestnávateľa. So sporením tak nemáte po celú dobu žiadne starosti. Ak si sumu zvolíte **percentuálne** (napr. 2% z Vášho mesačného platu), bude sa vaša sporiaca čiastka dvíhať automaticky s každou úpravou platu, či mimoriadnou odmenou. Oveľa efektívnejšie tak dokážete nielen sporiť, ale aj „bojovať“ s infláciou. Bez ohľadu na to, či si príspevok stanovíte pevnou čiastkou alebo percentuálne, jeho mesačná výška **by mala byť minimálne 15 €**. To je suma, ktorá nezasiahne citelne rodinný rozpočet, a zároveň Vám dovolí naplno využiť daňovú úľavu. **Každý rok tak na dani ušetríte viac ako 34 €**, čo počas dlhých rokov sporenia už rozhodne nie je zanedbateľná čiastka. Aby Vám sporenie prinieslo želaný efekt, dôležitá je nielen výška príspevku, ale aj dĺžka sporenia. Práve čas dokáže najlepšie eliminovať výkyvy trhov, ktorým sa nedokážeme vyhnúť. Aký vplyv na Vaše úspory má práve dĺžka sporenia, ukazujú modelové príklady:

Ak si mesačne budete sporiť **15 €** a Váš zamestnávateľ Vám bude každý mesiac prispievať **25 €**, po 10-tich rokoch by na Vašom účte mala byť suma **4 800 €** (po 25-tich r. už **12 000 €**). Vaše mesačné úspory sú však investované vo fondoch a zhodnocujú sa. Ak predpokladáme, že sa priemerné ročné zhodnotenie bude pohybovať na úrovni **2%** (čo je reálny priemer dosiahnutý v najväčšom príspevkovom vyváženom fonde za obdobie od jeho vzniku), **bude po 10 tich rokoch na Vašom účte suma 5 313 € a po 25 tich rokoch 15 566 €**.

V prvom prípade (po 10-tich r.) predstavujú samotné výnosy viac ako 9% z celého konta, v druhom prípade je to až 23%.

Do systému je preto najvýhodnejšie vstúpiť čo najskôr. Mladší sporielia môžu totiž využiť aj sporenie v akciovom fonde, ktorý je síce rizikovejší, ale v dlhodobom horizonte prináša vyššie výnosy, než sú uvedené v príkladoch, a zároveň môžu dlhšie profitovať aj z výhod verejného programu, ktorý Vám podrobnejšie predstavíme v ďalšom vydaní.

www.stabilita.sk

bezplatná infolinka
0800 11 76 76



STABILITA
doplňková dôchodková spoločnosť

Pilier vášho dôchodku

Záhadou pre mňa zostáva pôvod vlastných predkov, mám to ako večnú úlohu



Určite mnohí z vás máte kolegov, ktorí sa venujú zaujímavým a neštandardným koníčkom, alebo ste si špecifické hobby našli vy sami. Do redakcie sme dostali tip, že aj na Generálnom riaditeľstve ŽSR máme kolegu, ktorý sa nielen venuje tomu, o čom niektorí z nás nemáme ani potuchy, ale dokonca aj vydal knihu. Ide o Juraja Snopeka, hlavného kontrolóra dopravy, ktorý sa venuje genealógii a rodinnej histórii. Je spoluautorom knihy *Ako si zostaviť rodokmeň*, ktorá vyšla v minulom roku.

Ako ste sa dostali k zostavovaniu rodokmeňov? Je to vaše hobby odjakživa?

Nie je to moje hobby odjakživa, aj keď je pravdou, že pôvodne som chcel študovať históriu, no „vyššia moc“ tak chcela, že som zakotvil pri železnici.

Vzťah k histórii však vo mne driemal ďalej. Zlom nastal vtedy, keď sa ozvali príbuzní z Argentíny, ktorí prišli na návštevu rodnej krajiny ich rodičov a starých rodičov a zároveň prejavili záujem stretnúť sa s potomkami ich predkov. Keďže otec pochádzal z početnej rodiny, stretnutia sa zúčastnili len rodičia, čo aj tak predstavovalo viac ako 20 osôb. Prezerajúc fotografie z tohto stretnutia ma zvlášť upútala tá, na ktorej bol obyčajný servítok a na ňom nakreslený diagram, na ktorom si vysvetľovali rodinné väzby svojich starých rodičov. V tom čase som zároveň prepisoval pre otca pamäti jeho neobohého brata, takže v nadväznosti na to som sa pokúsil pátrať po svojich predkoch. To bolo pred viac ako desiatimi rokmi. Internet už veselo fičal, no zo slovenskej proveniencie sa na ňom nenachádzalo prakticky nič, čo sa týka genealógie. Tak som sa inšpiroval webovými stránkami českých kolegov, zaregistroval som sa na ich fóre a sledoval ich skúsenosti. Hoci českí kolegovia majú úplne iné možnosti a prístupy ako my tu na Slovensku, bol to akýsi odrazový mostík. Na tom fóre som dodnes a radím českým kolegom, ktorí majú predkov na Slovensku. Po zosumarizovaní informácií v rodine viedli prvé kroky do Štátneho archívu v Ivanke pri Nitre, kde som začal študovať cirkevné matriky, najdôležitejší zdroj genealogického výskumu. V Čechách už vtedy mali prvé lastovičky vo zverejňovaní starých matrik na internete. U nás sa muselo objednávať na niekoľko mesiacov vopred do bádateľní archívov, aby ste mohli študovať matriky na mikrofilmoch. Chcem tým povedať, že vtedajšie bádanie s tým dnešným, kedy je mnoho vecí na internete, sa nedá porovnať. Vtedy som si musel vziať dovolenku na návštevu archívu, zaplatiť za matriky a trápiť sa s prekladom latinských a maďarských zápisov ako samouk. Vytvoril som si vlastnú webovú prezentáciu venovanú svojim predkom a histórii obce, z ktorej pochádzali. Po čase som zistil, že niekto píše blog na tému zostavovania rodokmeňa a pátrania po predkoch. Bol to Marek Tettinger. Kontaktoval som ho, aby som sa s ním podelil o skúsenosti. Postupom času na blogu pribúdalo čoraz viac článkov, ktoré už nepatrili iba do súkromného blogu, a tak vznikla webová stránka geni.sk a k nej sme vytvorili fórum, kde si ľudia navzájom radia, odovzdávajú skúsenosti. Táto komunita sa rozrástla na niekoľko desiatok aktívnych užívateľov, s ktorými sa stretávame dvakrát do roka na celoslovenskom stretnutí amatérskych genealógov. Neskôr sme založili aj občianske združenie, pod záštitou ktorého sa všetky tieto aktivity konajú.

Ako dlho ste knihu *Ako si zostaviť rodokmeň pripravovali/písali*? Myšlienka zostaviť túto knihu v nás zrela dlhší čas. Na rozdiel od českých kolegov, ktorí si na začiatku pátrania po predkoch môžu vybrať z viacerých titulov podobnej literatúry od renomovaných odborníkov, na Slovensku bol len jeden titul, aj to už vypredaný. Skúsenosti ukázali, že nestačili iba články na našom webe. Chcelo to dať dohromady všetky nazbierané skúsenosti a podať ich prípadným záujemcom v čo najprístupnejšej forme. Keď prišla ponuka od vydavateľstva IKAR na vydanie takejto knihy, premenili sa úvahy na realitu, bičovaniu zmluvnými termínmi a predstavami vydavateľstva. Medzičasom som zostal dlhodobo práceneschopný, ale tak, že to bránilo aj písaniu. No časom sa to dalo do poriadku a v rámci tohto času som sa tak mohol venovať písaniu aj s kolegom Tettingerom. Príprava knihy od počiatkov až po odovzdanie rukopisu vydavateľstvu trvala približne 14 mesiacov.

Nájdete v nej základ, ktorý záujemcu vedie krok za krokom v jeho začiatkoch a môžeme konštatovať, že dielo sa podarilo. Máme zatiaľ veľmi pozitívne ohlasy aj z odbornej obce. Prvý náklad sa vypredal behom dvoch mesiacov. V súčasnosti sú na pulkoch predajní ďalšie výtlačky z prvej dotlače.

Máte v rodokmeni aj železničiarov, alebo ste prvým v rodine?

Ja som prvý a aj posledný ☺. V čase, keď sa budovala železnica najbližšie k bydlisku mojich predkov, bol môj pradedo břešom u sedliaka, kde neskôr prišiel k zraneniu od koní tak nešťastne, že mu museli amputovať nohu v predkolení. Ako odškodné ho dal sedliak vyučiť krajčírskemu remeslu. Toto remeslo po ňom zdedili aj jeho synovia. Ako som uviedol na začiatku, na železnici som sa ocitol vďaka súhre iných okolností. Ale keď sa tak nad tým zamyslím, najbližšie k železnici mal predsa len jeden predok – to bol zase pradedo – otec mamy môjho otca. Ten bol fiakristom v Trenčianskych Tepliciach a vozieval panstvo na stanicu a zo stanice. Takto vozieval aj grófa Ericha Hermanna Attems-Gilleisa, ktorý bol v tom čase majiteľom panstva Dubodiel. Gróf si pradeda tak obľúbil, že mu ponúkol miesto hájnika na svojom panstve. Môj strýko (ktorého pamäti som prepisoval) sa potom ako dieťa často hrával s grófovými deťmi v okolí hájovne.

Dozvedeli ste sa pri pátraní svojich predkov nejaké zaujímavosti a „pikošky“? Popri prípade podarilo sa vám odhaliť nejaké zaujímavosti pre iných ľudí?

Moji predkovia boli pomerne nudní ☺. Aspoň podľa toho, čo som o nich doteraz zistil. Boli to chudobní roľníci, nájomní robotníci. V niektorých línkách sa vyskytli aj nemanželské deti, ale to nie je nič výnimočné ani na vtedajšiu dobu. Záhadou pre mňa zostáva ich pôvod, pretože v oblasti, odkiaľ pochádzajú moji prarodičia, sa vyskytli po zrušení nevoľníctva koncom 18. storočia, no nikde nie je zmienka o tom, odkiaľ prišli. Toto mám pred sebou ako večnú úlohu.

V iných rodokmeňoch som zistil naozaj množstvo zaujímavostí. Obvykle to však nebýva pre potomkov dotyčného rodu radostná správa. Mnoho ľudí totiž prichádza s rodinnými legendami, že sú potomkami nejakého šľachtického rodu či napoleonského vojaka a podobne. Často už pri prvotnej rešerši zistím, že ide o chiméru a upozorním ich na to. Napriek tomu si stoja za svojimi legendami. Úplne najhoršie je to vtedy, ak napriek predloženým dôkazom a argumentom si dokola „hudú“ svoju pieseň. Vtedy ma prechádza chuť a spoluprácu končím. Vždy ma zaujmú spleť rodinné väzby, ktoré často poukazujú na známu skutočnosť, že v minulosti boli sobáše skôr z rozumu, ako z lásky. Práve teraz som dokončil jeden rodokmeň, v ktorom sa vyskytuje napríklad strata predkov (čo najjednoduchšie vysvetlenie je, že k nej dochádza vtedy, ak má niekto takých predkov, ktorí majú spoločného predka), teda ide o pokrvné príbuzenstvo predkov (v danom prípade vo 4. stupni). To by nebolo ani tak zvláštne. Zvláštnosťou je však to, že v 3. stupni, teda pri deťoch spoločného predka, sme zistili, že jedna z dcér si vzala za manžela postaršieho vdovca a druhá si neskôr vzala za manžela jeho syna z prvého manželstva. Jej sestra sa jej tak stala v podstate svokrou. Aj za týmto sobášom, s najväčšou pravdepodobnosťou, možno vidieť skôr účelovosť, ako city a lásku.

Ďakujeme za rozhovor!

(pop), foto: Marek Morvay



Denná a nočná tvár železnice



foto: Jozef Poláček

