

ŽELEZNIČNÝ

Január 2009



ROČNÍK XIX.

# semafor

1



**Na ostrove  
stredoveku v centre  
civilizácie**



**Rail – flash  
zvýši bezpečnosť  
na priecestí**



**Ján Kerul' je  
majstrom Európy**

*So sympatickou výpravkyňou Viktoriou  
Kováčovou z Veľkej Idy sme spoločne  
vypravili euro do každého kúta  
Slovenska.*

*Prajeme mu šťastnú cestu!*

Foto: Martin Balkovský

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

**Milí kolegovia,  
milí čitatelia Ž semaforu!**



Tohtoročný štart do nového roku 2009 bol po niekoľkých dňoch milého ničnerobenia v kruhu rodiny, pri sladkých dobrotách a rozprávkach strmhavo hektický. Už prvé zobudenie v prvý deň nového roku úplne zmenilo náš život. Za jedinu minútu skončila svoju historickú éru slovenská koruna, aby ju, opäť historicky prvýkrát, vystriedalo EURO. Prvé týždne roku 2009 azda ešte nikdy neboli také preplnené zhlukom valiáciach sa udalostí z každej strany – extrémne zimy, problémy s plynom, otázka elektrickej energie, dôsledky finančnej a hospodárskej krízy. Určite ste si povedali, to je veľa aj na najsilnejšie náture, ako to bude vyzerat ďalej, však? Tak presne v tejto chvíli si vám, milí kolegovia, v duchu príslovia „zlý začiatok, dobrý koniec“ dovoľím trochu oponovať, a to nasledujúcimi argumentmi. Drvivá väčšina z vás prežila v doterajšom živote všehochuť udalostí. Bolo medzi nimi aj veľa ťažkých chvíľ, mnohí ste prekonalí veľmi smutné a bolestivé okamihy. Ale nevzdali ste sa, prišli ďalšie a ďalšie dni a spravodlivý čas to najťažšie vyriešil, zahojil, prípadne ponúkol novú, lepšiu a radostnejšiu realitu. A tak je to aj dnes. Dovoľte mi napriek všetkým „globálne nepriaznivým ukazovateľom“ vám pripomenúť, že máme prinajmenšom tri hodnoty, ktoré sa nemenia so zmenou meny, nezávisia od dodávok plynu, objemu prepravených tovarov či ľudí, alebo od dôsledkov globálnej krízy. Každý z nás je vzácnym a jedinečným človekom pre svoju rodinu, blízkych, kolegov a známych. Každý z nás má aj v tých najťažších chvíľach možnosť úsmevom a milým slovom zmierniť aj tie najhoršie situácie. No a do tretice, a to sa týka špeciálne železnice, keď vďaka obetavosti svojich, srdcom skalných železničiarov prežila 160 rokov a zažila vari všetko, čo osud a história dokážu priniesť, prečo by nevzdala aj 161. rok?

Na úvod roku 2009 a 19. ročníka existencie časopisu Železničného semaforu mi dovoľte úprimne poďakovať celej redakcii za obetavosť, pracovitosť, ochotu a pevné nervy, aby sa 10 000 výtlačkov každý mesiac v roku dostalo k svojim adresátom. Zároveň mi dovoľte poďakovať aj desiatkam tisíc párov očí, ktoré si každý mesiac Ž semafor prečítajú, svojimi postrehmi, nápadmi, ale aj kritikou či pochvalou nás všetkých motivujú k ďalšej práci. Moje poďakovanie patrí tiež vedeniu ŽSR za podporu jedného z najpočetnejších a najčítanejších firemných médií na Slovensku. Aj vďaka tomu sa Ž semafor a jeho čitateľov prechod na EURO nijako nedotkol – pre vás časopis zostáva nadalej bezplatný.

**Všetko dobré prajem.**

Mgr. Martina PAVLIKOVÁ,  
hovorkyňa ŽSR

*Martina Pavliková*

# Štrajkovú pohotovosť ukončili podpisom memoranda

**STANOVISKO ŽELEZNIČNÝCH SPOLOČNOSTÍ  
K MEMORANDU O RIEŠENÍ EKONOMICKÉHO  
A SOCIÁLNEHO STAVU V ŽELEZNIČNOM SEKTORE**

Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií SR, Železnice SR, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ďalej len MDPT SR a zamestnávateľa) a Odborové združenie železničiarov (OZŽ) konštatujú, že dialóg o riešení štrajkovej pohotovosti spočívajúci vo viacnásobných rokovaniach na rôznych úrovniach a vo vyjasnení si stanovísk a pozícií oboch strán, vedie po spoločnom konsenzuálnom a konštruktívnom prístupe k ukončeniu.

Na základe toho, v piatok 19. decembra 2008, zúčastnené strany pristúpili k podpisu Memoranda o riešení ekonomického a sociálneho stavu v železničnom sektore. Toto Memorandum sa uzatvára na obdobie prípravy a schválenia dohodnutých zmien v štátnej dopravnej politike a opatrení na riešenie dôsledkov finančnej krízy.

MDPT SR, zamestnávateľa a OZŽ sa zhodli, že MDPT SR a zamestnávateľa rešpektujú požiadavky OZŽ ako výsledok sociálneho dialógu a vyvinú maximálne úsilie na ich plnenie. Všetky strany budú spolupracovať a vzájomne sa informovať o plnení úloh a záverov vyplývajúcich z Memoranda.

ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO garantujú plnenie sľubu predsedu vlády SR hromadne neprepúšťať zamestnancov železníc a zároveň sa zavazujú nezhoršovať pracovné podmienky a neznižovať životnú úroveň železničiarov v porovnaní s vývojom na Slovensku.

V prípade stupňujúcej sa finančnej a hospodárskej krízy, v dôsledku ktorej nebude možné plniť úlohy a závery obsiahnuté v tomto Memorande, zvolá MDPT SR rokovanie podpisujúcich strán, na ktorom predloží návrhy riešenia vrátane sprievodného sociálneho programu.

OZŽ prehlásilo, že podpisom Memoranda pominuli dôvody, pre ktoré bola vyhlásená štrajková pohotovosť a plnením úloh a záverov obsiahnutých v Memorande je vytvorený reálny predpoklad udržania sociálneho zmiernu v železničnom sektore.

## Zmeny vo vedení

Od 1. januára došlo k organizačným zmenám na generálnom riaditeľstve ŽSR v Bratislave.

Zrušil sa Odbor medzinárodných vzťahov a s označením 150 je v organizačnej štruktúre zaradený nový odbor - **Odbor stratégie a vonkajších vzťahov**. Riaditeľom sa stal **Ing. Peter Šišolák**.

Zanikli aj ďalšie dva odbory - Odbor rozvoja a Odbor pre realizáciu programov zahraničnej pomoci. **Odbor investorský** má nové označenie O 220 a jeho riaditeľom je **Ing. Miroslav Matúšek**.

**Ing. Daniel Maruniak** sa stal riaditeľom nového odboru - **Odboru expertízy** (O 420).

## DARUJ KRV – zachrániš život!

Prvé tohtoročné stretnutie bezplatných darcov krvi v priestoroch GR ŽSR na Klemensovej ulici v Bratislave sa uskutoční **5. februára** od 8. hodiny v zasadačkách 2 a 3 na prízemí.  
**Viac o bezplatnom odbere na telefónnom čísle 910 – 7081, alebo na e-maile : Simko.Miroslav@zsr.sk**

# Aj počas krízy musí byť železnica prevádzkyschopná

## Z PRACOVNEJ PORADY ÚSEKU PREVÁDZKY

**Hodnotenie prevádzky v zimných podmienkach, bezpečnosť, organizačné zmeny, ale i mzdy a nadčasy. To boli témy, o ktorých sa diskutovalo na pracovnej porade úseku námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku v stredu 14. januára v Košiciach.**

Ing. Jozef Antoš, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku, v úvode privítal generálneho riaditeľa Ing. Štefana Hlinku, námestníka pre ekonomiku Ing. Dušana Šefčíka a námestníka pre rozvoj a informatiku Ing. Igora Fedora. Po krátkom otvorení a informáciách o programe odovzdal slovo generálnemu riaditeľovi. Štefan Hlinka okrem úprimného novoročného prania úspešného a pohodového roku hovoril o mimoriadnej situácii, o dopadoch finančnej krízy i krízy v dodávke energií. Pokles ná-

kladnej prepravy spôsobuje aj celkový pokles výkonov v železničnej doprave, a preto je potrebné mať pripravené tiež riešenia pri ďalšom organizovaní prevádzky. Generálny riaditeľ analyzoval negatívne ukazovatele, ovplyvňujúce železničnú prevádzku a poznamenal, že verí, že vďaka železničiarom sa podarí tento stav prekonať a železnici sa aj po 160 rokoch jej existencie podarí udržať prevádzkyschopnú.

Riaditelia oblastných riaditeľstiev i jednotlivých úsekov na úseku námest-

níka pre prevádzku v krátkosti zhodnotili uplynulý rok a hovorili o plánoch a konkrétnych zámeroch v roku 2009.

Ing. Jozef Antoš zdôraznil potrebu pripravenosti nielen pri mimoriadnostiach, ale i počas bežnej prevádzky. S dôrazom pripomenul, aby zodpovedných zamestnancov neprekvapili ani v tomto roku vplyvy počasia – sneh, tráva, konáre stromov, či dodávka uhlia. Efektívne plánovanie je pre železničnú prevádzku a jej zamestnancov veľmi dôležité. Počas pracovnej porady sa hovorilo aj plánovaných investíciách a zahraničných aktivitách.

(sch)

## Memorandum o širokorozchodnej trati a prenájom TKD Dobrá

### DLHODOBÝM PRENÁJOMOM SA ZABEZPEČÍ ZVÝŠENIE ŽELEZNIČNEJ PREPRAVY

**V priestoroch Terminálu kombinovanej dopravy (TKD) v Dobrej boli 25. novembra 2008 podpísané dva významné dokumenty - trojstranné Memorandum o vzájomnom porozumení a Nájomná zmluva Terminálu kombinovanej dopravy Dobrá.**



Pri podpise memoranda zľava námestník riaditeľa Ukrajinských železníc Michail Dmitrijevič Kostúk, minister dopravy SR Ľubomír Vážny a prezident Ruských železníc Vladimír Ivanovič Jakunin.

Memorandum podpísali minister dopravy Ľubomír Vážny, námestník generálneho riaditeľa Ukrajinských železníc Michail Dmitrijevič Kostúk a prezident Ruských železníc Vladimír Ivanovič Jakunin. Trojstranné Memorandum o vzájomnom porozumení umožňuje spustenie projektových prác pre budovanie širokorozchodnej trate na území Slovenska s jej predĺžením do Viedne. Podpisom sa vyjad-

rila vôľa pokračovať v projekte a určili sa podmienky i harmonogram na vytvorenie a realizáciu projektu širokorozchodnej trate, ktorá by mala viesť z Košíc do Bratislavy a Viedne. Nájomná zmluva, ktorej predmetom je dlhodobý prenájom TKD Dobrá, bola podpísaná medzi ZSSK CARGO a spoločnosťou TransContainer. Zmluvu podpísali predseda Predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO Matej Augustín, člen Predstavenstva a riaditeľ úseku obchodu Ján Simčo a generálny riaditeľ spoločnosti TransContainer Petr Vasiljevič Baskakov. Nájomná zmluva TKD Dobrá bola podpísaná za účasti ministra dopravy Ľubomíra Vážneho a prezidenta Ruských železníc Vladimíra Ivanoviča Jakunina. Zmluva nadobúda právoplatnosť 1. júla 2009.

Prenájom terminálu ruskej strane zabezpečí zvýšenie prepravných tokov medzi Áziou a strednou Európou v oboch smeroch. Terminál bol v minulom roku využitý iba na jedno percento, čo znamená, že sa prepravilo 2 700 kontajnerov. Výška nájomného bude závisieť od množstva zmanipulovaných kontajnerov.

TKD Dobrá, ktorý leží na V. paneurópskom železničnom koridore (Benátky – Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Lvov a v blízkosti prekládkovej stanice Čierna nad Tisou, hraníc s Ukrajinou i Maďarskom), ponúka okrem štandardných služieb, poskytovaných v termináloch, aj prechod tovarov zo širokého rozchodu na normálny, a opačne. Projektovaný výkon terminálu je pri plnom manipulačnom vybavení cca 690 preložených IPJ (intermodálnych prepravných jednotiek - kontajnerov, výmenných nadstavieb a návesov) za 24 hodín a 190 cestných súprav za 24 hodín v systéme RoLa (Rolende Landstrasse). TKD Dobrá má rozlohu 180 750m<sup>2</sup>, dennú prekládkovú kapacitu 700 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) a ponúka skladovacie možnosti 1 630 TEU. Zároveň umožňuje realizovať prepravy RoLa pomocou upraveného priestoru v koľajisku a hydraulických nájazdových rämp. Spoločnosť TransContainer je dcérskou spoločnosťou Ruských železníc, ktorá svoju činnosť vykonáva od roku 2006. Je to najväčší prepravca kontajnerov, pokrývajúci celú sieť ruských železníc.

(sch)

# Aj takýto bol železničiar sky rok 2008

## VYSOKÉ ŠTÁTNE VYZNAMENANIE ZÁVORÁRKE

Pri príležitosti štátneho sviatku Dňa vzniku Slovenskej republiky prezident SR Ivan Gašparovič udelil Gabriele Korytárovej 1. januára 2008 Kríž Milana Rastislava Štefánika III. triedy za záchranu ľudských životov s nasadením vlastného života.

- **Bol to úžasný pocit, keď som z rúk prezidenta preberala vyznamenanie. Keď moderátorka v prezidentskom paláci čítala medzi ostatnými vyznamenanými aj moje meno a funkciu - závorárka, moje emócie sa naozaj nedajú opísať...**,- prezrádza svoje pocity Gabriela Korytárová, závorárka zo Stredy nad Bodrogom, ktorá pomohla vyjsť piatim deťom z horiaceho domu .



## PERFEKTNÁ INFORMOVANOSŤ O POHYBE VLAKOV

Skúšobná prevádzka vlastnej mobilnej siete GSM-R, ktorá sa začala koncom februára v ŽSR, v súčasnosti vstupuje do záverečnej fázy. Ide o pokrokový spôsob komunikácie medzi vlakmi, ktoré sú práve na trati.

Prostredníctvom tohto systému si môžu odovzdávať informácie o situácii v dopravnej prevádzke viacerí účastníci železničnej prepravy.

Riadiacim pracoviskom sa stali novovybudované priestory v Železničnej stanici Bratislava – Nové Mesto. Skúšobný úsek bol definovaný na 25-kilometrovú trať. Spustením vlastnej mobilnej siete sme zároveň naplnili európsku smernicu o budovaní tohto systému do koridorových tratí. Rozhodujúcim motívom je bezpečnosť na tratiach a perfektná informovanosť o pohybe vlakov.

## PLATÍ NOVÁ KOLEKTÍVNA ZMLUVA

Nová KZ ŽSR bola slávnostne podpísaná 26. marca a je platná na obdobie dvoch rokov. Zmluvu podpísali zamestnávateľ a deväť odborových centrál po vstupe sprostredkovateľa.



## NOVÝ GENERÁLNY RIADITEĽ ŽSR



Minister dopravy SR Ľubomír Vážny s účinnosťou od 4. apríla vymenoval do funkcie generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Štefana HLINKU.

- **Budem sa snažiť pokračovať v nastúpenej ceste rozvoja a stabilizácie Železníc SR. Mojmimi prioritami zostáva úspešné zavŕšenie konsolidácie železníc, vytváranie podmienok pre zvyšovanie výkonnosti železničnej dopravy, ako aj modernizácia železničnej infraštruktúry a výstavba eurokoridorov,** povedal nový generálny riaditeľ na prvom stretnutí s vedením firmy.



## ŠÉF CER-U NA SLOVENSKU

**Výkonný riaditeľ CER Johannes Ludwig a Hana Rihovský navštívili 29. apríla Železnice SR.**

Počas rozhovorov s generálnym riaditeľom ŽSR Štefanom Hlinkom prediskutovali množstvo kľúčových tém, vrátane možnosti internalizácie externých nákladov pri stanovovaní cien v infraštruktúre a vzťahy s vládou. Predstavitelia CER a ŽSR rokovali aj o možnostiach naplánovania konferencie o financovaní v železničnom sektore so smerovaním na ministerstvo dopravy a financií.



## NOVÉ NÁSTUPIŠTIA V STAROM SMOKOVCI

**Zrekonštruovaná prijímacia budova a upravené len 1. nástupište stanice. V takom stave bola pred niekoľkými rokmi pozastavená komplexná rekonštrukcia nástupíšť Tatranských električkových železníc v Železničnej stanici Starý Smokovec.**

Oslavy storočnice trate Poprad – Starý Smokovec sú však dostatočným dôvodom, aby sa po piatich rokoch v koľajisku stanice opäť ozývali stavebné stroje. Všetky stavebné práce by mali byť ukončené do 15. júna tohto roku, teda do začiatku letnej turistickej sezóny



## KVALITU ŽT OCENILI CERTIFIKÁTOM

Certifikáty kvality sú čím ďalej, tým viac prestížnou záležitosťou firiem a tie to aj patrične využívajú. Ani ŽSR a ich výkonné jednotky nie sú výnimkou v získavaní tohto prestížneho ocenenia. Svedčí o tom aj fakt, že 29. apríla pribudol nový certifikát manažerstva kvality Železničným telekomunikáciám. Ide o certifikát v zmysle EN ISO 9001: 2000 pre oblasť poskytovania telekomunikačných a informačných služieb.



## ZÍSKALI SME NAJVYŠŠÍ RATING

**Železničiarom SR - slovenskému správcovi železničnej infraštruktúry - bol opätovne potvrdený rating emitenta A1 a dlhodobý lokálny rating Aaa.sk spoločnosťou Moody's Investors Service. Vo štvrtok 19. júna prevzal generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka toto ratingové hodnotenie so slovami: - Sme radi, že naša firma opäť získala najvyššie možné hodnotenie.**



V súlade s metodológiou spoločnosti Moody's pre subjekty s väzbou na štátne authority, rating A1 pre ŽSR odráža hlavne spojenie nasledovných faktorov: hodnotenie úverovateľnosti 10 (v škále od 1 do 21, kde 1 predstavuje ekvivalent rizika Aaa, 2 - Aa1, 3 - Aa2, a tak ďalej, s 10 zodpovedajúcou úrovni Baa3), lokálny rating vlády: A1, podpora: vysoká podpora a závislosť: vysoká závislosť.



## ABY PRECHOD NA EURO BOL ČO NAJHLADŠÍ

**Konverzný kurz medzi eurom a slovenskou korunou je stanovený na úrovni 1 € je 30,1260 Sk**

Aj na železnici prebiehala kampaň o novej mene. Nielen prostredníctvom plagátov, ale aj pravidelnými informáciami v časopise Ž semafor.

Mena euro bude na Slovensku zavedená naraz v hotovostnom aj bezhotovostnom styku od 1. 1. 2009. Konverzný kurz, ktorým sa bude prepočítavať slovenská mena, sa skladá zo 6 číslic, z toho 4 číslice sú desatinné a pre účely prepočtu sa kurz nesmie zaokrúhľovať, ani skracovať.



## ŽELEZNICA V 21. STOROČÍ

**V Trnave ovládajú vlaky myšou a na diaľku**

Termín oficiálneho zavedenia ostrej prevádzky riadiaceho centra dispečersky ovládanej trate (DOT) v Trnave je naplánovaný na september, ale zariadenie je v činnosti už niekoľko mesiacov. Je to už piata DOT v sieti ŽSR, no dĺžkou úseku, vyše 87 kilometrov, je na prvom mieste. Z dispečerského pracoviska v Trnave sa obsluhuje 19 dopravných a nákladísk.



## VLAKOVÉ NEŠTASTIE V STUDÉNKE

Do histórie nielen Českých dráh, ale železničnej dopravy vôbec, sa zapísal ôsmy augustový deň. I keď piatky zvyčajne prinášajú dobré pocity, spojené s predstavou ukončenia pracovného týždňa a s plánmi na víkend, spomínaný druhý augustový piatok bol najčernejším dňom v živote ľudí, ktorí boli spojení s jazdou medzinárodného vlaku EC 108 Comenius z poľského Krakova do Prahy.

V dôsledku nehody prišlo o život sedem osôb. Jeden Ukrajinec, jedna Poľka a päť cestujúcich českej národnosti.

Zo 68 cestujúcich, privezených do nemocníc, hospitalizovali 58.



## ŽELEZNIČIAROM PATRÍ POCTA I UZNANIE

Celoslovenské oslavy železničarskeho sviatku sa v tomto roku konali v Bratislave. Keďže železničné spoločnosti ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK sa opäť rozhodli oslavovať spoločne, v piatok 19. septembra sa o 10, 30 h v bratislavskej Incheba Expo Arene stretli zástupcovia troch železničných spoločností a pozvaní hostia, aby vzdali hold železničarskej profesii a najlepším jednotlivcom z radov modrej armády aj ocenili.

A práve oceneným zaslúžene patrila v tento deň najväčšia pozornosť. Do hlavného mesta prišlo 74 železničiarov, aby si z rúk ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomíra Vážneho prevzali rezortné vyznamenanie.



## MODERNIZÁCIA ŽELEZNÍC JE ZÁRUKOU BUDÚCNOSTI

Modernizácia železničných eurokoridorov v októbri úspešne završila svoje ďalšie dva významné úseky. Na východe Slovenska sa podarilo v rekordnom čase za veľmi ťažkých prírodných podmienok zmodernizovať úsek Kuzmice – Kalša – Slanec, vrátane odovzdania modernej trakčnej meniarne v Kuzmiciach. Západné Slovensko sa môže pochváliť novými 11 kilometrami na rýchlosť 160 km na trati Šenkvice – Cífer. Všetko s pomocou financií Európskej únie, s vynikajúcou koordináciou zainteresovaných zložiek – investora, projektantov, dodávateľov až po realizátorov. Výsledok by mal byť citeľný nielen pre železničiarov, ale v prvom rade pre cestujúcu verejnosť.



## MODERNÁ TRAKČNÁ MENIARENĽ

**Prvý diaľkovo riadený napájací bod na trati Košice – Čierna nad Tisou**

V utorok 7. októbra odovzdali do prevádzky dve stavby na východe Slovenska. Stavbu s oficiálnym názvom Modernizácia trakčného vedenia traťového úseku Kuzmice – Kalša – Slanec a samostatné dielo Modernizácia rozvodne 110kV v TM Kuzmice odovzdal hlavný dodávateľ stavby Eltra, s.r.o. Košice Železničiam SR. Na slávnostnom akte otvorenia stavieb a odhaľovania pamätných tabúľ v Slanci a v Kuzmiciach sa zúčastnil minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomír Vážny.



## ČIERNA NAD TISOU POD DROBNOHLADOM

Málokde vidno toľko vagónov a rôznej železničnej techniky dohromady ako v priestore železničnej stanice v Čiernej nad Tisou. Keďže od najvyšších predstaviteľov štátu i rezortného ministerstva odzneli prísľuby na výrazné oživenie viac rokov utlmenej vykládky a nakládky, do reálnej podoby sú tieto vízie prenesené doslova do zeme, koľají, i do vzduchu - trolejového vedenia.

Najviac pozornosti venujeme jedinečnému triediacemu zariadeniu v rámci slovenských železníc, ktorý už bol prezentovaný, a tým je MODEST – MARSHAL. Zabezpečovacie zariadenia tretej generácie je v overovacej prevádzke, ktorá končí v júni 2009.



## TVÁR ŽSR 2008

Oblúbená súťaž Tvár ŽSR sa ukončila víkendovým finálovým pobytom v Strečne. Víťazmi štvrtého ročníka sa stali Elena Klinková, signalistka z Gáne, a Dušan Bobko, výpravca z Košíc. Cenu čitateľov získala PaedDr. Anna Tatranská, inšpektorka ÚIVP z Popradu, a Peter Varga, výpravca z Košíc.



## VYHLÁSENIE ŠTRAJKOVEJ POHOTOVOSTI

Železničnej doprave na Slovensku hrozí kolaps. Jeho bezprostrednou príčinou sú systémové chyby v štátnej dopravnej politike, ktoré podstatným spôsobom znevýhodňujú železničnú dopravu na dopravnom trhu. Situáciu v železničnej doprave navyše dramatizuje výpadok výroby v rozhodujúcich komoditách dôsledkom celosvetovej finančnej krízy. Pre tieto dôvody vyhlásilo OZŽ v polovici decembra štrajkovú pohotovosť.

(sch)



# Na ostrove stredoveku v centre civilizácie



Pohľad na sivé priečelie staničnej budovy znechutí cestujúcich hneď po vystúpení z vlaku.

cie aj nariadenie o pozastavení investícií do rozostavaných stavieb. Našťastie strecha, až na odkvapové žľaby a bleskozvod, bola už hotová. – **Prestavba je síce už pár rokov pozastavená, ale my tu pracujeme za plnej prevádzky. Mrzí ma, že zamestnanci nemajú šatne, ani vyhovujúce hygienické a sociálne zariadenia. Existujúce priestory a zariadenia už nutne potrebujú nevyhnutné opravy. Opakovane o ne žiadam, píšem, ale, žiaľ, stále sme v rekonštrukcii**, - trpko poznamená Ing. Viera Kuzmišinová. Aj keď je stavba každý rok zahrnutá v pláne investícií, doteraz sa podarilo dokončiť len zvyšok z 1. etapy. – **Aj to až v roku 2007. Pritom strecha svojou komplikovanosťou a rôznou výškou kandidovala na titul Strecha roka 2003. Na vtedajšie obdobie sa tu použili najmodernejšie prvky, dokonca ju prezentovali na niekoľkých výstavách. Náklady na druhú etapu sa snažíme rozdeliť na viac rokov, veď**



Plesnivé a opadané múry budovy už akútne potrebujú novú fasádu.

**Bola že to veľká sláva, keď sa koncom roka 2001 začalo s rekonštrukciou prijímacej budovy v Trebišove. Ošumelá vstupná brána do metropoly Zemplína, do ktorej sa zbiehajú trate zo štyroch smerov, sa mala konečne zmeniť na nepoznatie. Teoreticky by sme mali skonštatovať, že dnes sa v budove stanice pracuje v štandardných podmienkach, adekvátnych 21. storočiu. Realita je však iná. Množiac sa sťažnosti od nespokojných cestujúcich a trebišovských železničiarov boli dôvodom, prečo sme sa vybrali na návštevu tejto stanice a zároveň aj stavby, ktorá trvá už vyše 7 rokov.**

V mrazivom ráne nás vo vchodových dverách prijímacej budovy víta Ing. Viera Kuzmišinová, prednostka stanice. Aj keď sivá ošarpaná stanica vyzerá nevábne, zima, ktorá sa vonku zahryzáva pod nechty, nás rýchlo presvedčí prijať ponuku teplého ranného čaju v jej kancelárii. – **V prijímacej budove nie je ústredné kúrenie. Vyhrievame len priestory nevyhnutné pre chod stanice. Musíme to pozorne sledovať, pretože staré elektrické rozvody sú neúnosne preťažené. Veď k akumuláčným peciam a konvertorom je potrebné prirátat aj výpočtovú techniku, či mikrovlnku s rýchlovarnou kanvicou**, - rozhovoriť sa o problémoch s vykurovaním prednostka stanice. Ako je však možné, že sa obyčajná rekonštrukcia dvojpodlažnej budovy natiahla na dlhých sedem rokov?

Začalo to celkom nenápadne, ako možno mnoho iných stavieb. – **V roku 2000 mesto Trebišov vyzvalo ŽSR vykonať udržiavacie práce na budove. Na miestnych šetreniach sa určil rozsah stavebných prác, ktoré sa rozdelili na 2 etapy. Prvá zahŕňala opravu strechy a podkrovia, druhá riešila elektrické rozvody, kúrenie, kanalizáciu a fasádu budovy. Strechu začali robiť**



Malba na stene v kancelárii Ing. Viery Kuzmišinovej, prednostky stanice, dá aspoň na okamih zabudnúť na rekonštrukciu stanice.

**v septembri 2001, stavebné práce 2. etapy sa rozbehli až neskôr, po vyriešení nadväzností jednotlivých stavebných objektov**, - vysvetľuje počiatkové roky rekonštrukcie Ing. Juraj Katocs, procesný líder Sekcie ŽTS v Košiciach. Tempo prác na stavbe, na ktorej sa malo preinvestovať takmer 30 miliónov korún, spomaľovali nezaplatené faktúry. V nevhodnú chvíľu v roku 2003 zasiahlo do priebehu rekonštruk-

**menšie čiastky skôr prejdú ako jedna veľká. Uvidíme, či v tomto roku dostaneme nejaké financie na Trebišov. A to musíme hľadať aj nového dodávateľa, ten pôvodný dostal výpoveď**, - vraví o súčasnej situácii Ing. Juraj Katocs.

Na pretras prichádza aj Stavadlo 1 na bánoveckom zhlaví koľajiska. Priamo na mieste sa môžeme presvedčiť, v akých nedôstojných podmienkach musia pracovať signalisti. Aj keď všade vôkol sú zastavané územia, neďaleko



Strop na schodišti márne čaká na maliarov.

nich stoja obytné domy, kanalizáciu a vodovodnú prípojku nahrádza suchý záchod a lavór s vodou. Svoju službu si musia odsľužiť na ostrove stredoveku v centre civilizácie. – **Už v roku 2000 sme rokovali s vodárňami. Vtedy to bolo s faktúrami všelijaké, nechceli mať o jedno odberné miesto viac, za ktoré by nemali zaplatené. Dnes v tom problém nevidím, ale vodovodnú prípojku s kanalizáciou je potrebné dostať do investičného plánu,** - hovorí Ing. Juraj Katocs. Nuž, za všetkým sú peniaze. Ostáva len veriť, že sa v tomto roku konečne nájdú financie potrebné na prestavbu staničnej budovy v Trebišove. Inak táto stavba získa už svoj druhý, aj keď nelichotivý titul – Stavba desaťročia.

(balky)  
Foto: autor



V podkrovných priestoroch boli naprojektované ďalšie kancelárske priestory. Zatiaľ si na ne užívateľia musia počkať.



K dispozícii nie je ani denná miestnosť s kuchyňkou. Kto má možnosť, zavrie sa do svojej kancelárie, aby mal pri jedle súkromie. Dopravní zamestnanci však za jedným stolomedia i pracujú. Potvrdili nám to Jozef Lenko, výpravca, Mgr. Milan Andrejko, dopravný námestník, a Anna Kostová, tranzitérka-pripravárka a zároveň operátorka (zľava).



Naliať, namydliť a opäť naliať. Umývanie rúk na Stavadle 1 nám názorne predviedla Anna Čopáková, čistička výhybiek.



-Vidíte, len pár metrov nás delí od civilizácie, ukazuje signalista Milan Egreši na zrekonštruované sídlo správcu a údržby budov.



Okná netesnia, neznižujú hluk prechádzajúcich ťažkých širokorozchodných vlakov.



Toaleta pre cestujúcich. Mnohí si hneď rozmyslia, či vlezú do tohto ľadového kráľovstva.

ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí ÚIVP radí

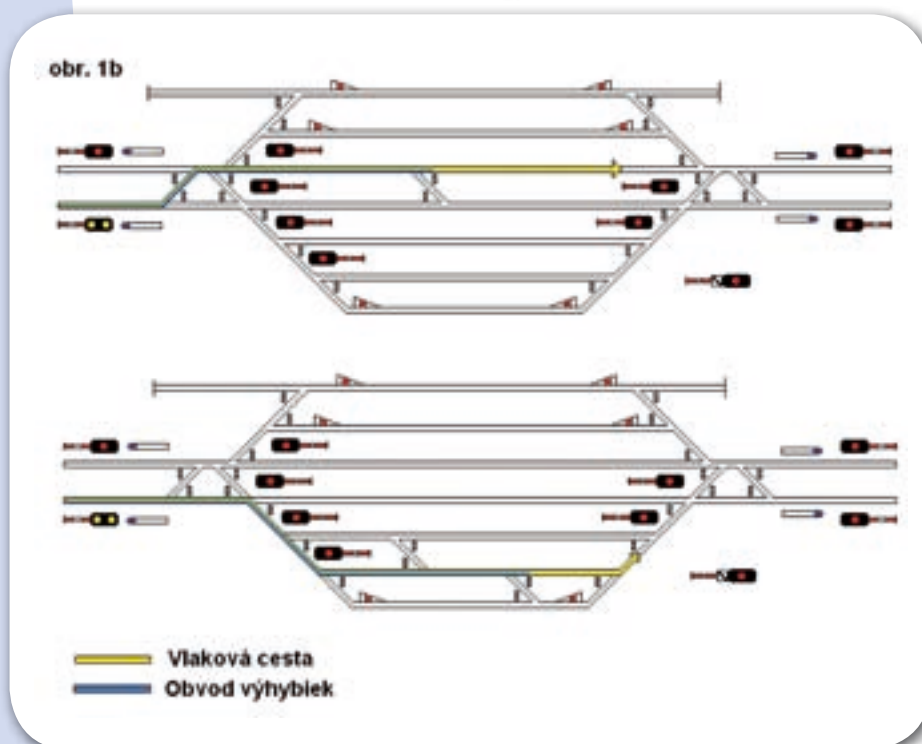
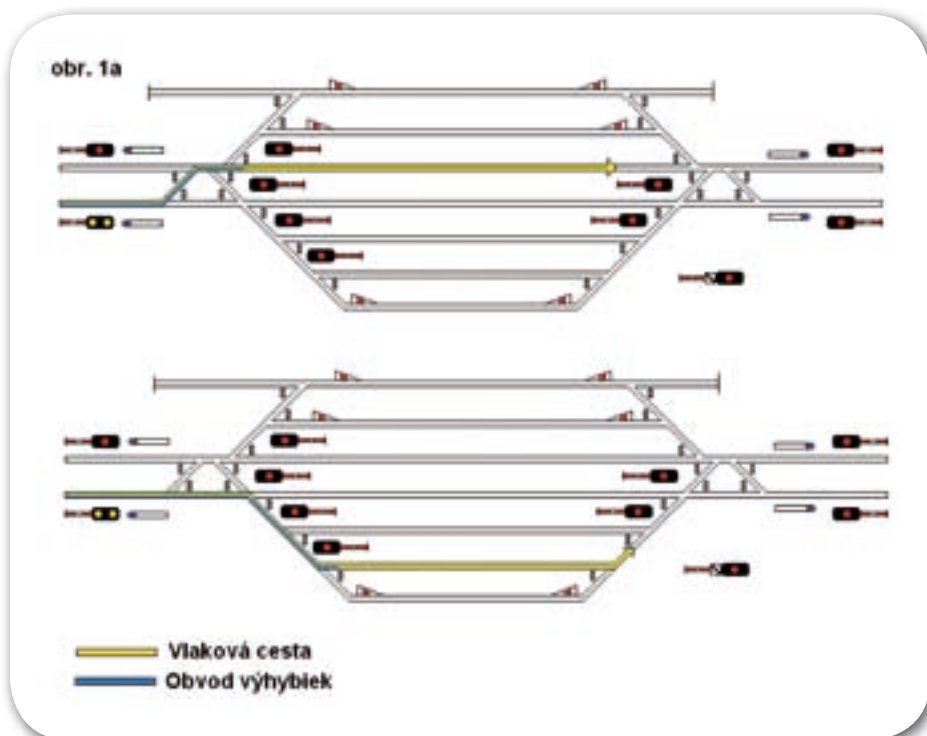
## Obvod výhybiek príľahlý k hlavnému návěstidlu

KOMENTÁR K ČLÁNKU 47 PREDPISU ŽSR Ž1 - PRAVIDLÁ ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

Základnou činnosťou a hlavnou úlohou každého dopravcu v oblasti nákladnej prepravy je pokiaľ možno prepraviť čo najväčšie množstvo zásielok a tovaru, prepraviť ich bezpečne a čo najrýchlejšie. Celá problematika pohybu dráhových vozidiel zaradených najmä vo vlaku, ktorá sa na prvý pohľad zdá doménou dopravcu, je veľmi úzko spätá aj so samotnou dopravnou cestou, za ktorú zodpovedá prevádzkovateľ dráhy.

Vzťah dopravnej cesty a rýchlosti pohybu dráhových vozidiel počas jazdy vlaku nielen na koľajach traťových a staničných, ale aj na samotných zhlaviach (vchodových alebo odchodových), je určený Vyhláškou Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 250/97 Z.z., ktorou sa vydáva dopravný poriadok dráh v §5 ods. 12, a ktorý je úzko vyšpecifikovaný v článku 47 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky. Keďže na povinných školeniach (najmä u vodičov) sa často stretávame s nesprávnym názorom na tému zvyšovania rýchlosti vchádzajúceho alebo odchádzajúceho vlaku po opustení obvodu výhybiek príľahlom k hlavnému návěstidlu, v nasledujúcich riadkoch sa pokúsím túto tému bližšie popísať a vysvetliť.

Skôr, ako sa začneme zaoberať konkrétnymi situáciami, je potrebné si pripomenúť, že celý článok 47 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky je priamo naviazaný na



problematiku vlakových ciest. Preto je aj v týchto intenciách potrebné článok - ako celok - vnímať a chápať.

Pre lepšie pochopenie problému, kedy môže vodič s idúcim vlakom (napr. počas prechodu vlaku v dopravni s koľajovým rozvetvením) zvyšovať rýchlosť, si celú problematiku rozdelíme na tri časti, ktoré budú doplnené grafickými obrázkami.

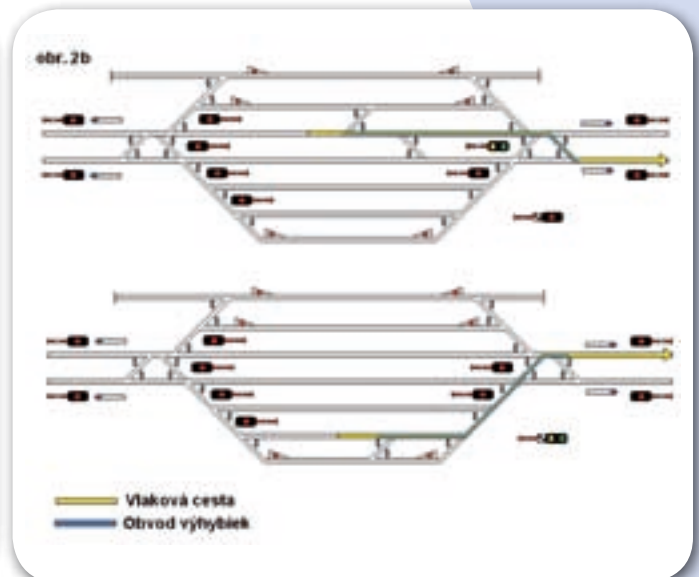
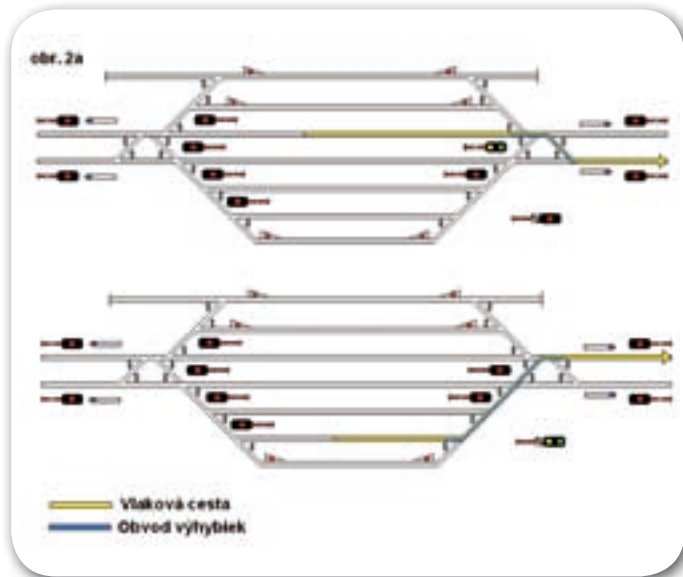
### Vlak zastavujúci:

Obvod výhybiek príľahlý k hlavnému návěstidlu je úsek koľaje s výhybkami nachádzajúcimi sa vo vlakovej ceste od hlavného návěstidla až po miesto, kde končí vlaková cesta. (obr. 1a, 1b)

### Vlak odchádzajúci:

Obvod výhybiek príľahlý k hlavnému návěstidlu je úsek koľaje s výhybkami, nachádzajúcimi sa vo vlakovej



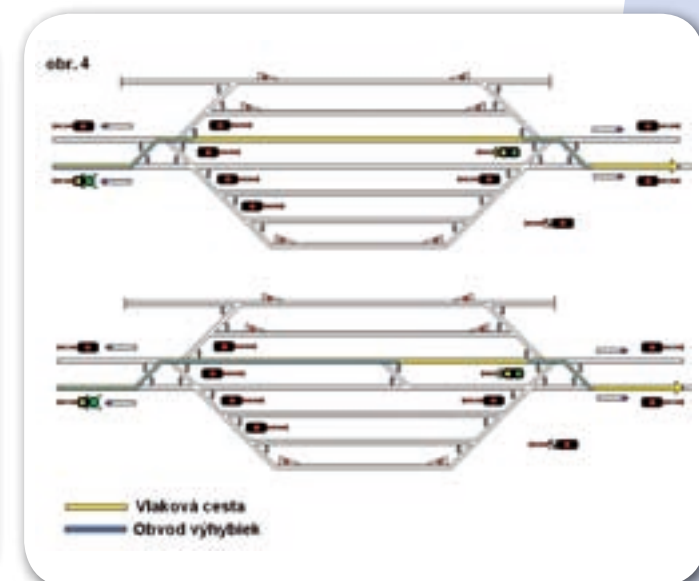
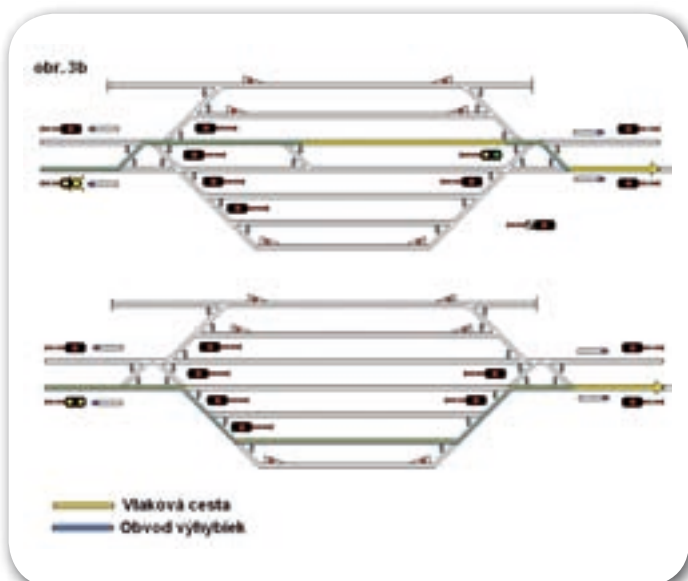
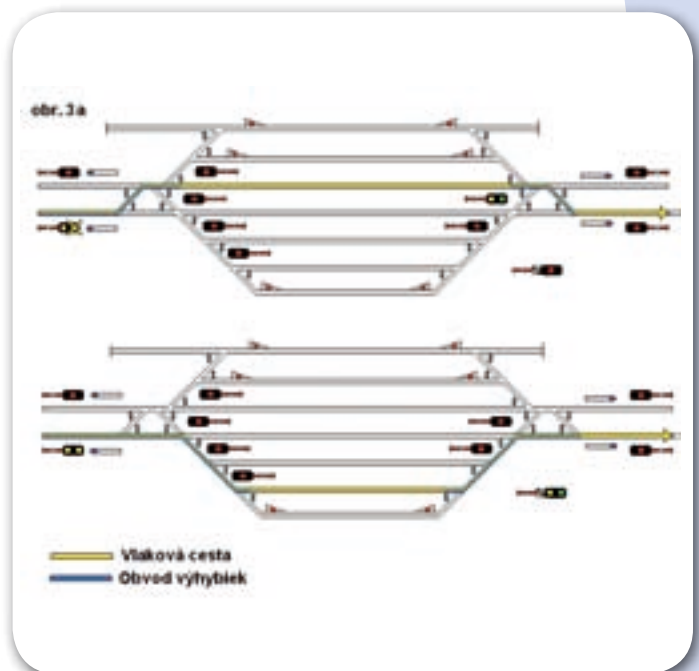


cestě od konca vlaku až za poslednú prechádzanú výhybku pred ďalším hlavným návěstidlom v obvode dopravne s koľajovým rozvetvením, najďalej po úroveň vchodového návěstidla tejto dopravne platného pre opačný smer jazdy vlaku. (**obr. 2a, 2b**)

### Vlak prechodiaci:

Obvod výhybiek príľahlý k hlavnému návěstidlu je úsek koľaje **s výhybkami**, nachádzajúcimi sa vo vlakovej ceste od hlavného návěstidla až za poslednú prechádzanú výhybku pred ďalším hlavným návěstidlom v obvode dopravne s koľajovým rozvetvením, najďalej po úroveň vchodového návěstidla tejto dopravne platného pre opačný smer jazdy vlaku. (**obr. 3a, 3b**)

Z uvedeného vyplýva, že obvod výhybiek príľahlý k hlavnému návěstidlu je vyšpecifikovaný ako **časť koľaje s výhybkami**, preto vodič s idúcim vlakom môže zvyšovať rýchlosť podľa návesti hlavného návěstidla hneď, ako posledné vozidlo vlaku prejde cez poslednú výhybku na koľaji za hlavným návěstidlom (miestom), kde vlaková cesta začína. (**obr. 4**)



*Bc. Emil CHLEBNIČAN*

# Zlepšilo sa novým grafikonom cestovanie?

## NÁZORY PREDNOSTOV ŽELEZNIČNÝCH STANÍC NA ZMENY V NOVOM CESTOVNOM PORIADKU

Grafikon vlakovej dopravy začal platiť 14. decembra vlaňajšieho roka a tradične priniesol zmeny a niekoľko novinek, ktoré by mali získať cestujúcu verejnosť pre využívanie železničnej dopravy. Výhrady či pripomienky ako prví registrujú zamestnanci v doprave. Preto sme sa ich opýtali na ich názor a poznatky, poniektorí sa vyjadrili i k nočnej zmene, keď grafikon vstupoval do platnosti.

**Ing. Michal DUPKALA,**  
prednosta Železničnej stanice Kralovany:



- Nový grafikon má niekoľko úskalí aj pozitív. Priniesol posunutie taktu vlakov osobnej dopravy u rýchlikov i osobných vlakov, spravidla o 15 minút v smere Žilina – Košice, s intervalom R 615 3,27-3,29 hod., R 443 4,27-4,29

hod. V smere Košice – Žilina, s intervalom R 614 2,46-2,48 hod., R 600 6,46-6,48 hod. V ŽST Kralovany sa z toho dôvodu zmenili časy pripojenia vlakov. Rozdiel v príchode párneho a nepárneho smeru sa zvýšil o 30 minút.

Zavedením vlaku EN 425 došlo k zvýšeniu kvality vlakov v úseku Horní Lideč – Košice, ale aj k zníženiu obslužnosti úseku Žilina – Ružomberok, a to kvôli novej polohe vlaku a jeho zastavení. Na trati Trstená – Kralovany sa zvýšil počet súprav vlakov, radených z vozňov radu 813, čo pre cestujúcich prináša zvýšenú kvalitu cestovania.

Negatívne však vnímam inú záležitosť. Hovorí sa o vyťažnosti cestnej siete a o železničnej doprave ako o veľmi ekologickej. Zo strany dopravcov však nový GVD nepriniesol nové smery v prechode záťaže z cesty na železnicu. Nový grafikon však priniesol aj nové návrhy, napríklad na inú formu pripojenia z Oravy, keď frekvencia cestujúcich je veľmi nízka a tržba predstavuje 100 – 166 €. Zišlo by sa obnoviť pobyt dvoch osobných vlakov na zastávke Šútovo, ale napríklad by som privítal aj zlepšenie pripravenosti obrátových súprav v zimnom období u dvoch „osobákov“, ktoré sú nevykúrené. Kvalita súprav osobnej dopravy by sa rozhodne mohla zvýšiť, ako aj aktuálne nadväzovanie dopravy na iné spoje.

**Ing. Peter LIŠŇ,**  
prednosta Železničnej stanice Vrútky:



-Nočná zmena z 13. na 14. decembra 2008 prebiehala hladko. Prišlo nám aj počasie, ktoré nekomplikovalo prácu. V osobnej doprave sa nevyskytli žiadne nedostatky, obraty súprav a aj hnacích dráhových vozidiel

(HDV) sa zhodovali s dodanými podkladmi. V prípade nákladnej dopravy sa čakalo pri vlaku Pn 55811 dlhší čas na HDV (viac ako 6 hod.), pri ostatných vlakoch sa nedostatky nevyskytli.

Ak už môžem predbežne zhodnotiť nový GVD 2008/2009, tak ten priniesol menšie zvýšenie počtu tranzitných osobných vlakov na hlavnom koridore Košice – Žilina na úkor redukcie počtu priamych spojov Zvolen – Žilina. Toto možno hodnotiť pozitívne, keďže frekvencia cestujúcich je na hlavnom koridore väčšia. Železničná stanica Vrútky bola vždy prestupným miestom, či už z jedného alebo druhého smeru. Nadväznosť vlakov z jednotlivých smerov môžeme hodnotiť pozitívne, i keď pri niektorých vlakoch si táto skutočnosť vyžiadala väčšie pobyty (až okolo 15 min). Doteraz sme však na tieto väčšie pobyty nezaznamenali žiadnu sťažnosť od cestujúcich. Avšak hromadia sa nám aj sťažnosti, či pripomienky cestujúcich v súvislosti s nezastavovaním „robotníckeho“ a „študentského“ vlaku Os 7835 na zastávke Strečno a v ŽST Varín. Taktiež sme zaznamenali ústne sťažnosti cestujúcich, že v obedňajších hodinách musia pri cestovaní do stanice Kremnica prestupovať až dvakrát. Keďže sme v súčasnosti v štádiu zbierania praktických poznatkov a informácií z prevádzky, informácie budú aj s prípadnými ďalšími poznatkami súčasťou záverečnej správy o prechode na nový GVD.

**Ing. Milan BILICKÝ,**  
prednosta Železničnej stanice Komárno:



- Ako po iné roky, tak aj v tomto prípade sa príprava na nový grafikon 2008/09 niesla v znamení zvýšeného úsilia vedenia železničnej stanice, predovšetkým technologického úseku, v záujme úspešného

zvládnutia všetkých prípravných úloh. Príprava bola o to náročnejšia, že dňom prechodu na nový GVD boli zrušené typové pozície vedúci posunu a tranzitné pripravár. K ich rušeniu došlo kvôli neobjednaniu výkonov dopravcu. Bolo treba pripraviť nové technologické postupy výkonov stanice v spolupráci s dopravcom. Aj napriek náročnej príprave grafikonu bol prechod zvládnutý dobre ako v obvode Komárno, tak i prílehlých nesamostatných staníc.

**Ing. Ján KASÁŠ,**  
prednosta Železničnej stanice  
Nové Zámky:



- K prechodu na nový GVD 2008/2009 bol vypracovaný rozkaz prednostu stanice číslo 56/2008. Príprava pomôcok bola vykonaná iba z materiálov, dodaných v elektronickej podobe – zoznamy vlakov, obsadenie koľají,

príručná technológia a pod. Radenie vlakov VOD – 4 bolo dodané iba v elektronickej podobe.

Prechod na nový GVD 2008/2009 sa uskutočnil bez väčších nedostatkov vďaka úsiliu prevádzkových zamestnancov a koordinácii so zamestnancami oboch železničných spoločností.

Upozorňujeme však na kritické ohlasy zamestnancov i cestujúcich na redukcii vlakových spojení počas nedávnych sviatkov, kedy sa ľudia nedostali včas do práce, alebo z práce domov. Pripomienky sa taktiež týkajú administratívnych nedostatkov; napríklad v dokladoch nie sú uvedené obmedzenia jazdy vlakov, tie sú umiestnené v Rozkaze o zavedení GVD. V pripomienkovaní minulého grafikonu sme upozorňovali na krátke časy pri prestupovaní. V stanici s vyvýšenými ostrovnými nástupištami by bolo potrebné predĺžiť čas na prestup aspoň na 7 minút, 5 minút minimálne.

Ostré časy na prestup spôsobujú to, že akékoľvek meškanie, aj dve - tri minúty, sa prenáša na ďalšie vlaky. Pobyt EC, IC a R vlakov jednu minútu v stanici Nové Zámky je nedostatočný a pravidelne sa prekračuje, hlavne v párnom smere. Súvisí to s vysokou frekvenciou cestujúcich.

Doteraz nie sú doriešené prebytočné osobné vozne, ktoré sú po úprave obehov odstavené v ŽST Nové Zámky na vchodovej skupine (koľaj 401). Na tento stav boli upozornení zástupcovia ZSSK už pri tvorbe GVD. Vzhľadom na slabý objem nákladnej prepravy sa obsadenie tejto koľaje zatiaľ na zriaďovacej výkonnosti stanice neprejavilo.

(pal)

# Korune už odzvonilo

## EURO SA UDOMÁCNILO AJ V ŽELEZNIČNÝCH POKLADNIACH

Slovensko sa stalo 16. krajinou Európskej únie, v ktorej sa stalo oficiálnym platidlom euro. Ako sa však s nástupom meny eurozóny vyrovnali naši zamestnanci, ktorí okrem svojej pracovnej činnosti vykonávajú zmluvný predaj cestovných lístkov pre osobnú dopravu?

Prepočty mien vyvolávajú pocit zvyšovania cestovného

Zahraničné mince porovnáваме s europlagátom



**Ing. Jozef RUDIŠIN**  
výpravca, Železničná stanica  
Radvaň nad Laborcom

Eurocenty nám kontroluje nová mincovnica



**Jaroslav ZELINKA**  
výpravca, Železničná stanica  
Kamenica nad Cirochou



**Peter BOSÁK**  
výpravca, výhybňa Ličartovce

Teraz je euro pre väčšinu z nás čosi nové, ale časom si všetci zvykneme. Veď aj Taliani si zvykli, a to mali líry. Mladí ľudia už celkom zručne narábajú s eurom, starší si pri prepočítavaní mincí asi stále budú nasadzovať okuliare. Ale na začiatku roka boli problémy. Raz mi Rómovia platili za lístok eurami, ale chceli vydať v korunách. Vraj pani ešte niekomu dlhovala 200 korún. Myslím si, že novú menu skôr prijímali s nevôľou, nerozumeli jej. Obavy mohol spôsobovať duálny obeh platidiel, ale nakoniec to bolo veľmi jednoduché. Cestujúci mohol platiť aj kombinovane, elektronické zariadenie na predaj lístkov za nás urobilo všetky prepočty, zobrazilo aj vrátenú sumu v eurách. A keďže sa zvýšil počet mincí, zvýšili sa tiež kombinácie vydávania. Len ľudia sa boja, či nedostali falošné peniaze, keď medzi lesklými – slovenskými - dostanú írske, či rakúske. Tie sú už ošúchané, s patinou. Aj my porovnáваме matné mince s europlagátom na stene a zvykáme si na ich rôzne rubové strany. Aby sme nezostali prekvapení, ak by niekto platil trebárs maltskou euromincou. A ak by niekto platil falošnou bankovkou? Pomôcky na overenie ich pravosti síce nemáme, ale boli sme oboznámení s ich ochrannými prvkami. Tak snád' rozoznáme tie pravé od falzifikátov.

Prechod na euro je výborná vec. Aspoň sme sa, čo sa týka meny, zjednotili s Európou. Na dovolenkách v zahraničí už nemusíme krvopotne prepočítavať ceny, teraz ich už priamo vieme porovnávať s domácimi. Len tých mincí máme viac ako predtým. Akurát som si všimol, že veľa ľudí má s centami problémy. Národná banka nás síce teoreticky dobre pripravila na prechod meny, aj brožúry s europomôckami nám zaslala. Vidno to na starších cestujúcich. Sú vybavení prepočítavacími kartičkami či eurokalkulačkami, majú vedomosti, ale keď dostali prvý výdavok v eurách, tak ich to zaskočilo. Nečakali, že centíky si budú také podobné. Zo začiatku by im nevadilo, keby som im vydal aj v korunách. Teraz si požadovanú sumu radšej pekne prichystajú doma a v pokladni mi dajú presne. Našťastie, skoro vždy sú to len malé prepravné vzdialenosti, takže aj keď sme boli školení, falošných bankoviek sa veľmi neobávam. Len tie nešťastné centy! Spoločne s cestujúcim pozeráme na nominál. Našťastie nás vybavili novou mincovnicou, v ktorej sú priehradky prispôbené veľkostiam jednotlivých mincí. Máme v nej prehľad o minciach, zabraňujeme ich zámene. Len si na ne treba zvyknúť. Ale keď si zvyklo pol Európy, prečo by sme my mali byť výnimkou?

Myslím si, že duálny obeh korún aj eur bol zbytočne dlhý. Osobne by som na to určil len 5 dní, pretože ľudia zbytočne dlho držali v peňaženkách obe meny pokope a mince sa im miešali. Ja som hneď prvého januára vysypal všetky koruny a ponechal si len eurá. Navyše, nie je problém zmeniť koruny v bankách. Tak sme v prvých dňoch menili my. Cestujúci prišiel s tisíckou, ja som mu ju zmenil na bankovky s nižšou nominálnou hodnotou a až potom zaplatil cenu lístka. Samozrejme, že výdavok už bol v eurách. Vydával som postupne po jednotlivých minciach, aby si to mohli cestujúci odkontrolovať a aby som sa vyhol prípadným reklamáciám. Zo začiatku si čisté a nové mince aj obzerali. Ľudia však mali dostatok informácií o novej mene. Skôr sa pýtali, koľko bude stáť lístok, za ktorý doteraz platili korunami. Problémy sú skôr s prepočítavaním eur na koruny. Niektorí pri pohľade na lístok s duálnou cenou zapochybujú, či sa nezdvihlo cestovné. Suma v korunách sa niekedy mierne odlišuje od tej pred prvým januárom. Halierové rozdiely totiž vznikajú zaokrúhlením ceny pri preratúvaní konverzným kurzom. A či mám na nové mince eurpeňazku? Kdeže, postačí mi pôvodná, aj do nej sa mi zmestia eurá. A nie je to až taká záťaž.

(balky)



# Keď nejde všetko ako po masle

**ČASŤ V. KORIDORU MODERNIZÁCIE ŽELEZNIČNEJ DOPRAVNEJ CESTY BUDE HOTOVÁ V MARCI**

**Kým vlni v zime i v neskoršom jarnom období sme konštatovali, že pri modernizácii železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom nezostáva kameň na kameni, v týchto dňoch je tam skôr útlm a ticho. Ide o dvadsaťkilometrový úsek pre zavedenie traťovej rýchlosti 160 km/hod.**



**Porady, stretnutia, upresňovanie termínov. Zľava prednosta stanice Anton Bebjak, projektový manažér Ing. Marián Tkáč, dopravný námestník Roman Paška a za Združenie Geotechnika – SGS Ing. Jozef Gajda a Ing. Juraj Zvolenský.**

Ťažké mechanizmy, stavbári i mnohé ďalšie profesie v oranžových vestách, na ktorých zvyčajne nechýbalo označenie príslušnej firmy, sa z priestorov tratí a staníc vytratili. Náš zmluvný partner a teda zhotoviteľ, Združenie SK – Nové Mesto, priamo v železničnej stanici Nové Mesto nad Váhom, na jednej z piatich ucelených častí stavby, už ukončil veľké a náročné práce. - **Vzhľadom na klimatické podmienky zostáva ešte odstrániť chyby a nedostatky, ktoré vyplynuli z technických prehliadok a preberacích konaní. Definitívne by mali byť zvládnuté do 31. marca tohto roku. Preto ide iba o zdánlivý pokoj, ľudia sú skôr „rozlezení“ v útrobach zeme a doťahujú niektoré detaily. Viaceré objekty boli dané do predčasného užívania a momentálne sme vo fáze ukončovania preberacieho konania, po ktorom príde etapa kolaudačných konaní,** - objasňuje situáciu vedúci stavebného dozoru Ing. Juraj Zvolenský, ktorý zastupuje zmluvného partnera železníc Združenie Geotechnika – SGS.

V závere minulého roka odzneli kritické slová zo strany mestských poslancov na niektoré nefunkčné objekty v priestoroch železničnej stanice. Ako sa však zhodli zainteresovaní, viaceré rozhodujúce inštitúcie súhlasili s predčasným užitím napríklad cestného podjazdu, čo výrazne urýchlilo dopravu na frekventovanom mieste v Novom Meste nad Váhom. To nakoniec pozitívne hodnotia

i vodiči. Bezbariérovú dopravu po stanici tiež nič nebrzdí a drobnejšie technické nedostatky sa odstraňujú. Chýbajú však výťahy, vedúce z podchodu na dva peróny. - **Doprava imobilných cestujúcich je stavebne riešená už teraz a dva osobné a dva nákladné výťahy sú už prakticky „na ceste“.** Podľa nášho názoru, železnice v rámci modernizácie celkom slušne zvelaďujú aj mestský majetok (viď cestný podchod), ale poslanci majú predstavu, že keď železnice dostávajú finančné prostriedky z veľkej miery z eurofondov, tak čosi by mohlo ísť aj do mestskej pokladne na ich projekty. Lenže takto to nefunguje, - vysvetľuje manažér pre projekty EÚ z odboru investorského GR ŽSR Ing. Marián Tkáč.



**Výťahové šachty sa dokončujú v týchto dňoch, dve sú určené na batožiny a vozíky a dve pre osoby.**

Úpravy však čakajú bratislavské zhlavie, ktoré je umiestnené nad spomenutým cestným podjazdom, ale v žiadnom prípade vraj tým nebude obmedzovaná premávka po mestských komunikáciách. Z iného súdka sú však pripomienky prednostu Antona Bebjaka a dopravného námestníka Romana Pašku. - **Nefunguje ohrev výhybiek, čo pri terajšej zime spôsobuje problémové situácie. Samozrejme, zamrzanie výhybiek sa podpisuje pod meškanie vlakov. Nuž keď je zle, dokážeme ich aj ručne škrabať a čistiť. Ibaže ohrev výhybiek bol dokončený v novembri v rámci celkovej modernizácie a odvtedy je v štádiu riešenia odberné miesto na čerpanie elektrickej energie,** - sverne hovoria obidvaja riadiaci pracovníci v Novom Meste nad Váhom. Ing. František Hornák zo Železničnej energetiky toto vyjadrenie potvrdil s tým vysvetlením, že za odberné miesto by sme mali zaplatiť Západoslovenskej energetike, a.s. Bratislava 250 tisíc korún (ešte z uplynulej jesene). Keďže ide iba o technickú obnovu a jedna zmluva medzi nami a elektrárňami už existuje, žiadame o uzatvorenie zmluvy bez poplatku. Papierová agenda je stále náročná na čas, a tak treba iba dúfať, že ohrev výhybiek bude aktuálny ešte počas tejto zimy.

**Mária PALIČKOVÁ**



**Prístup k vlakom pre imobilných cestujúcich je takmer hotový a už v súčasnosti môže fungovať podľa daných parametrov.**



**Kvôli novému dispečerskému stavadlu Simis – W v prízemných priestoroch stanice zrekonštruovali niekoľko miestností. Technický chod zabezpečuje návestný majster Jozef Nitka.**

# Aj svetielkujúca cesta upozorní na vlak!

## ZARIADENIE RAIL-FLASH ZVÝŠI BEZPEČNOSŤ NA PRIECESTÍ

Na železničnom priecestí v Bratislave – Jarovciach prezentovali ŽSR a spoločnosť ARDOS AZ a. s. 15. januára zariadenie Rail-flash. Je to pilotný projekt doplnkovej výstražnej svetelnej signalizácie na križovaní cestnej komunikácie so železničnou traťou, ktorý sa prvýkrát uplatňuje nielen na Slovensku, ale aj v strednej Európe. Zariadenie vylepšuje dopravné značenie železničných priecestí najmä v neprehľadných úsekoch, čím by sa na nich zvýšila bezpečnosť a poklesla nehodovosť.

Zariadenie Rail-flash využíva poznatky z množstva lekárskeho výskumov v zahraničí, pričom kladie dôraz na psychologický vnem vodiča motorového vozidla. Ten zaregistruje zmenu diania na železničnom priecestí nielen aktivovaným výstražníkom, ale aj vo svojom zornom poli, ktorým je predovšetkým teleso komunikácie. Je to systém pozostávajúci z riadiacej jednotky a špeciálnych LED svetiel prepojených káblom. Sústava svetiel



Najbližšie pri závorách, vo vzdialenosti 3 metre od osi koľaje a kolmo na smer jazdy motorového vozidla blikajú z cestnej komunikácie červené LED svetlá. Tieto štyri svetelné body vytvárajú v hmlisťotom počasí dojem súvislej červenej čiary.

je zabudovaná v úrovni vozovky, kolmo na smer jazdy v troch vzdialenostiach od osi traťovej koľaje. V okamihu, keď je vlak v približovacom úseku železničného priecestia, aktivuje sa výstražník a LED svetlá vo vzdialenosti 3 m začnú blikáť na červeno, ostatné vo vzdialenosti 80 a 160 m blikajú oranžovým svetlom.

Zariadenie sa deaktivuje v momente, keď vlak opustí priecestie.

Skúšobná prevádzka zariadenia Rail-flash na priecestí, na ktorom sa od roku 2003 stali 4 vážne dopravné nehody vrátane kolízie populárneho herca Tomáša Maštáira, prebieha už od novembra minulého roku a potrvá rok. Náklady na jeho vybudovanie činia asi 15% z ceny základného priecestného zabezpečovacieho zariadenia.

(balky)

Foto: autor



LED svetlá v nerezovom puzdre s patentovanou optikou sú zabudované na úrovni vozovky tak, aby nenarušali jej povrch a neohrozili tak účastníkov cestnej premávky.

## O kolektívnom vyjednávaní

Kolektívne vyjednávanie pre rok 2009 je v ŽSR zjednodušené tým, že prijatá Kolektívna zmluva ŽSR má dohodnutú platnosť na dva roky - 2008 a 2009. Táto skutočnosť sa vzťahuje na väčšinu ustanovení s výnimkou bodu 45 v časti odmeňovanie, ktorý rieši spôsob zabezpečenia rastu priemernej mzdy pre rok 2008, postup pre rok 2009 je potrebné dohodnúť v kolektívnom vyjednávaní.

Zástupcovia zmluvných strán sa prvý raz stretli na spoločnom rokovaní k uvedenej problematike 18. decembra 2008. Na tomto kolektívnom vyjednávaní si zamestnávateľ a jednotlivé odborové organizácie vysvetlili svoje základné stanoviská k predloženým návrhom riešenia mzdového nárastu. Pre všetkých účastníkov bolo pochopiteľné, že najst kompromisný návrh, prijateľný pre obidve zmluvné strany, nebude v tomto období jednoduché. Na prvom stretnutí k dohode v mzdovej oblasti nedošlo. Bol však prijatý Dodatok č.1 KZ ŽSR, ktorý s účinnosťou od 1. januára 2009 rieši najmä zmeny, súvisiace s prechodom na euro. V prílohách dodatku je obsiahnutý prepočet platnej mzdovej tabuľky tarifných miezd v eurách, ako aj jednotlivých mzdových príplatkov a ostatných peňažných častok zo sociálnej oblasti v eurách.

Kolektívne vyjednávanie v decembri bolo prerušené a pokračovalo 15. januára. V ekonomickej situácii, ktorá je v tomto roku podstatne sťažená prebiehajúcou krízou a problémami v zásobovaní energiami, rokovanie odráža vážnosť situácie. V súčasnosti preto ani nekonkretizujeme čiastkové návrhy na nárast priemernej mzdy, tak za stranu zamestnávateľa, ako aj odborových organizácií. Bolo by to predčasné a v mnohých prípadoch by si tí, ktorí sa nezúčastňujú priamo na rokovaní, mohli z čiastkových informácií vytvoriť skreslený obraz. Pozitívnu skutočnosťou je fakt, že prístup všetkých účastníkov rokovania je maximálne zodpovedný a korektný. Viac konkrétnejších informácií budeme mať k dispozícii po kolektívnom vyjednávaní, ktoré sa uskutoční 5. februára. O ďalších podrobnostiach vás budeme priebežne informovať.

(kub)

## Na golf vlakom

Od 18. decembra 2008 pribudla v sieti ŽSR ďalšia trvalá zastávka. Je situovaná nad obcou Veľká Lomnica na železničnej trati medzi Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou. Priamo jej názov „Veľká Lomnica – golf“ prezrádza, že je situovaná priamo pred golfovým areálom.

Zámerom výstavby bola zmena dočasného sypaného nástupišťa na trvalú jednostrannú zastávku. Stavbu začali v októbri 2008 a o dva mesiace skolaudovali. Nástupná hrana bola vybudovaná z prefabrikovaných prvkov a nástupište osadené zámkovou dlažbou. Jeho dĺžka je 70 metrov, takže vyhovuje najdlhšej osobnej súprave vlaku. Počítalo sa so zdvoje-

nými osobnými motorovými jednotkami radu 840, ktoré premávajú na tejto trati. Prístrešok architektonicky nadväzuje na objekty vybudované v golfovom areáli. Tvoria ho murované steny zo žulových kamenných blokov, na ktorých je osadená drevená sedlová strešná konštrukcia, pokrytá asfaltovými šindľovými pásmi. Výstavba nového nástupišťa si vyžiadala i osadenie dreveného zábradlia, nových osvetľovacích stožiarov a úpravu neďalekého úrovňového priecestia. Doterajší prejazd z drevenej výdrevy nahradili celogumové panely.

Celkové náklady novej zastávky sa vyšplhali takmer na 4 milióny korún, ale až 75 % bolo uhradených z fondov Európskej únie.

(balky)



# Viac tolerancie i viac dobroty

Rok 2009 bude pre mnohých z nás možnosťou ukázať, do akej miery vieme bojovať a rýchlo sa prispôbovať. Zmeny, ktoré nás čakajú, zasiahnu každého, ale len od našej pripravenosti závisí, do akej miery to bude pozitívne, či negatívne. Rok 2009 je z numerologického hľadiska rokom Dobrotu, číslo 2 nás bude viesť k chápaniu druhých, pomáhaniu si navzájom, k väčšej tolerancii a uvedomeniu si zodpovednosti za naše rozhodnutia. Ale prinesie aj nové možnosti, cesty a ľudí, na ktorých sa budeme môcť spoliehať.

21.3. - 20.4.



BARAN

Barani dokážu ovládať svoju tvrdohlavosť a temperament, začnú hľadať pre seba nové spôsoby a smery, ktoré by ich dovedli k uspokojovaniu ich túžob. Akoby ste pochopili, že už nie je čas na opakovanie minulých chýb a na neustále vracanie sa do minulosti. Uzavríte to, čo bolo a začnete sa tešiť na to, čo bude. Vaše očakávania sa budú naplňovať, celý rok sa budete cítiť dobre a aj ľudia, ktorí na vás mali ťažké srdce, sa k vám znovu začnú správať úprimnejšie. Dostanete druhú šancu aj pokiaľ ide o vaše súkromie, osamelí si nájdu vhodného partnera a zamilovaným sa podarí ich lásku presvedčiť, že sa im dá veriť a rátať s nimi aj do budúcnosti. Rok 2009 bude teda pre Baranov úspešný, hoci namáhavý a vyžiada si niekoľko zmien, no budú k lepšiemu. Aj tie, čo sa týkajú vás osobne, aj tie, ktoré sa udejú vo vašom okolí. Vy sa nemáte čoho obávať ani po zdravotnej stránke, ba niektoré Baranky môžu zväziť aj prírastok do rodiny.

21.4. - 20.5.



BÝK

V roku 2009 sa vám podarí uskutočniť mnohé z vašich plánov, hoci si to bude vyžadovať väčšie nasadenie než obvykle. V podstate všetko, do čoho sa pustíte, bude pre vás náročnejšie, ale získate viac úspechov, uznania a aj odmeny. Budete síce nadmieru vyťažení, no aj dostatočne ocenení. Môžete sa spoliehať na podporu vášho okolia, nikto vám nebude stáť v ceste a prípadné prekážky dokážete zložiť. Len treba využiť váš temperament a tvrdohlavosť, precíznosť a zodpovednosť, aby ste dosiahli svoje ciele. Býkov môžu oslabiť jedine zdravotné problémy s trávením a bolesťami chrbtice, no ak budete na seba dávať pozor a

riešiť už maličkosti, vyhnete sa komplikovanému liečeniu. V láske sa vám bude takisto dariť, viacerí z vás sa môžu spoliehať na podporu rodiny. Osamelým Býkom Venuša začiatkom jari privedie do cesty vhodného človeka, ktorý ich presvedčí, že láska je tu aj pre nich.

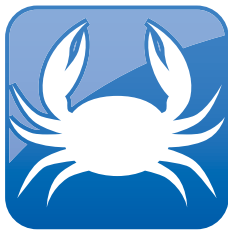
21.5. - 21.6.



BLÍZENCI

S Blížencami bude musieť rátať každý, rok 2009 im umožní vyniknúť v akomkoľvek podujatí, nech by išlo o budovanie novej stavby, alebo o finančné investície, či pomoc v sociálnej oblasti – ich záber bude obsiahly a dokážu presadiť aj úplne nové myšlienky. Sami budete teprkvapení, akých máte priateľov, známych a kolegov, do akej miery si vás cenia a vedia vás posunúť do popredia. Neohraničujte sa sami, nebojte sa ísť aj do neznámych oblastí, vy máte na to, aby ste dosiahli úspech, a to bez strát, či nejakých zásadných zmien. V súkromí by ste mali takisto nechať viac voľnosti vašim snom a pracovať na ich naplnení – nepočúvajte obmedzujúce slová vašich priateľov, vy ste tí, ktorým šťastie pomáha a bude ich viesť aj cez nebezpečné úskalá.

22.6. - 22.7.



RAK

Rakom rok 2009 prinesie ťažkosti a straty, najmä ak majú záväzky voči niekomu ďalšiemu. Ale nebude to lepšie, ani keď to je naopak, nemôžete rátať s tým, že by bola vaša finančná situácia uspokojivá. Najlepšie by bolo, keby ste sa spoliehali len na svoje sily a nečakali pomoc od nikoho iného. Pozor by ste si mali dať na lákavé ponuky, na rôzne rizikové plány, ktoré by sa mohli zdať skvelými možnosťami – nie je to tak, tento rok je pre vás plný pokúšenia, nie skutočných príležitostí. Neverte ani

spoľahlivým ľuďom z vašej minulosti, budete vhodným kandidátom na rôzne podvody a intrigy. Bude teda lepšie, ak sa stiahnete z centra diania a budete dvakrát merať, kým odrežete. Ani vo vašom súkromí to nebude o pohode a vzájomnom porozumení. Mali by ste riešiť všetky nedorozumenia, na ktoré narážate a viac si dať záležať na komunikácii aj o drobnostiach, len tak sa vyhnete rozchodom.

23.7. - 23.8.



LEV

V roku 2009 Levy budú na výslni. Môžete rátať s podporou hviezd, šťastia, ale aj ľudí okolo vás. Osud vám privedie do cesty mnoho šancí, ktoré by ste mali využiť. Nemusíte sa obávať zlyhání, vy máte na to, aby ste dosiahli vaše ciele, len by mali byť viac v množnom čísle – nemyslite len na seba a svoj prospech. Ak sa budete deliť, paradoxne získate viac. Aj v láske môžete počítať s úspechom, zamilovaní sa budú deň po dni presvedčať o tom, že po ich boku je ten správny človek. Osamelým Levom Venuša privedie do cesty vhodného človeka na dlhodobý a harmonický vzťah. Budete spokojní, šťastní a plní odvahy, hoci ľudia okolo sa budú cítiť nevoľno. Aj preto by ste mali byť viac prístupní ich požiadavkám a poskytnúť im podporu. Dávajte, a budete aj dostávať. Zdravie budete mať pevné, bez obáv sa môžete pustiť do rôznych domácich zmien alebo na cesty mimo domov, váš organizmus zvládne akékoľvek zaťaženie.

24.8. - 23.9.



PANNA

Panny sa nesmú nechať ovplyvniť všeobecnými obavami a radami ľudí, ktorí budú mať skreslené informácie. Vo väčšej miere využite vaše analytické schopnosti a predvídavosť,

založenú na logických argumentoch. Len tak sa v tomto roku vyhnete krachom a zásadným omylom, ktoré by vás dovedli k finančným problémom. Práve vy budete najviac ohrozené chybnými rozhodnutiami, bráňte sa preto radikálnym riešeniam či zmenám. Lepšie bude, ak vaše dlhodobější plány odsuniete na vhodnejší čas, nie vždy sa predsa vyplatí niečo robiť násilu. V láske a súkromí doplatíte na to, čo ste zanedbali a opomenuli, čo ste nechceli riešiť, alebo si nevšimli. Ľahko sa môže stať, že budete opustené vašou rodinou. Práve toto by mala byť vaša prioritná oblasť – bez zázemia a opory blízkych budete ako na ľade. Tu by ste mohli požiadať priateľov o radu a pomoc, vypočuť si ich názor a zájsť hoci aj za odborníkom, lebo vaše ťažkosti nie sú ľahko odstrániteľné. Vo vás je celkovo narušené vnímanie rodiny a zúčastňovanie sa na rodinnom živote. Alebo si myslíte, že vaše správanie a očakávania sú obvyklou normou?

24.9. - 23.10.



VÁHY

Váham sa bude dariť, ak si samy stanovia svoje hranice a nebudú chcieť priveľa získať. Keď sa budete držať reality a dbať na opatrnosť, vyhnete sa úskaliam a priepastiam, do ktorých ostatné znamenia budú padať. Vy nie ste zameraný len na jeden smer, to je pre vás výhodou, keďže sa práve vďaka vašej otvorenej osobnosti môžete prispôbiť rôznym možnostiam. Pre vás nie je ťažké začať niečo nové, alebo pozmeniť zvyky, váš živel vzduch je práve pre toto uspôsobený. Teda konečne prichádza čas, keď sa vám podarí zhodnotiť to, čo bolo doteraz vašou slabou stránkou. Energia a sila na boj o presadenie vašich myšlienok vám chýbať nebude a ani pokiaľ ide o vaše zdravie, nebudete na tom zle. U starších sa síce prejavujú problémy s trávením a dýchaním, no dokážete sa s tým vyrovnávať. V láske budete mať úspech v akomkoľvek pláne, môžete získať aj to, čo ste stratili, ak skutočne chcete nadviazať na starú lásku. Nová vás čaká tiež, leto budete prežívať naplno a jeseň vám umožní získať zaujímavý pracovný postup.

24.10. - 22.11.



ŠKORPIÓN

Škorpióni uspejú, ak budú svoje kroky precízne plánovať. Dôkladne zväzte, čo chcete získať, a potom si naplánujte postup, rátajte so všetkými možnostami, o ktorých teraz viete, a nechajte si aj nejaké zadné vrátka. Rok 2009

vám ponúka úspech, ale len v niečom, v jednom, v tom, čo je pre vás hlavné. Vyberte si a dajte sa do práce. Či už pôjde o štúdium, prácu, kariéru, alebo budovanie domáceho šťastia – je to len na vás. Ale hviezdy vás varujú pred miešaním a kombinovaním rôznych záujmov. Ak budete chcieť priveľa, stratíte všetko – to je upozornenie. Radšej sa teda uskromnite, vy sami, z vlastného rozhodnutia, aby ste nemuseli potom plakať nad stratami. Zdravotne to s vami vyzerá dobre, hoci koniec roka prináša rôzne ohrozenia, úrazy a zlomeniny, no ak budete opatrní a vzdáte sa lyžovania či turistiky v neznámom prostredí, dokážete si svoje zdravie uchrániť.

23.11. - 21.12.



STRELEC

Vás v tomto roku nič nezastaví. Vy máte na svojej strane šťastie a priazeň osudu, aj keď ani vás neobide nejaká strata. Lenže pôjde o stratu toho, čo vám už aj tak bolo nanič a čo vás v podstate obmedzovalo. Teda, ak pridete o prácu, lásku, priateľov, popremýšľajte, kým začnete byť nešťastní. Použite vašu povestnú úprimnosť a otvorenosť aj na seba a priznajte sami sebe, či sa oplatí práve pre to trápiť. Či vám nie je lepšie bez toho, čo vás opustilo. Ved' takto sa vám vytvára priestor na získanie niečoho nového, zaujímavého, príťažlivejšieho. Ak sa takto budete pozeráť na udalosti tohto roka, všimnete si včas skvelé možnosti, ktoré sa k vám priblížia a ľahko sa môžete dostať k takým úspechom, o ktorých sa vám ani nesnívalo – a to máte skutočne nadpriemernú fantáziu.

22.12. - 20.1.



KOZOROŽEC

Kozorožci sa v roku 2009 môžu pokojne prizeráť na to, ako sa ostatné znamenia snažia a ako bojujú za rôzne ciele. Vy ste svoje plány rozbehli už skôr, prípadne ste sa zapojili do výnosných projektov, alebo ste sa sami rozhodli, že niečo nové začnete neskôr, nie teraz, keď je všetko ohrozené a stabilita sa z bežného života vytráca. Vy s vašim žilvom zem viete, kde je pevná pôda a čo treba urobiť, aby ste sa vyhli riziku, či nejakým ohrozeniam. V práci máte svoju pozíciu dobre poistenú a viete, na koho sa obrátiť, ak by sa niečo dialo, podobne je to aj pokiaľ ide o váš postup – máte svoju budúcnosť pevne v rukách. Mladším Kozorožcom ich pokoj naruší láska a citové vzplanutie vás môže pripraviť o všetko, ak budete dôverčiví a neoveríte si, komu chcete dať vaše srdce. Môžete veriť znameniam Býka, Panny alebo

Rýb, ostatní by sa k vám mohli otočiť chrbtom v tej najnevhodnejšej chvíli. V tomto roku si teda nevydýchnete, aj keď finančne na tom budete dobre, v súkromí to bude o pohybe na tenkom ľade.

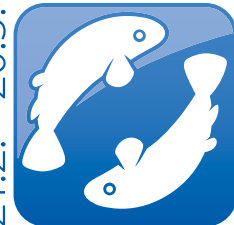
21.1. - 20.2.



VODNÁR

Vodnári by sa mali spoliehať na svoje sily a na vlastné skúsenosti, hoci im rok 2009 ponúkne mnoho šancí na úspech, nakoniec by mohli sami seba preceniť a stratiť sa v nudných povinnostiach. Vy ste predsa kreatívni ľudia, plní odvahy a zmeny, ktoré sa budú diať okolo vás, nie sú pre vás ohrozujúce. Nedajte si to nahovoriť, ľudia budú voči vám dosť útoční a niektorí sa budú chcieť vyšplhať nahor po vašom chrbte. Bolo by lepšie, keby ste dobre zvažili, kam sa dať a čo urobiť, komu sa zveriť s vašimi plánmi, a až keď vy sami budete mať jasno, tak sa pustíte do práce na vašich zámeroch. Lebo neistota a nedostatok vytrvalosti, či rôzne náhle zmeny názorov by vás dovedli k úpadku a stratám. Spoliehajte sa viac na vaše „citáky“, tento rok vás budú včas varovať pred nesprávnymi odbočeniami z cesty, ktorá by vás dovedla k úspechu.

21.2. - 20.3.



RYBY

Ryby majú pred sebou úspešný rok. No nemali by ste zbytočne riskovať a strkať prsty tam, kde to nie je nutné – popálite sa. Môžete pomôcť iným, ale len ak to bude pre vás bezpečné a keď si to tí ľudia zaslúžia. Nemárnite svoje sily a známosti na to, aby ste vytiahli z kaše niekoho, kto vás nedávno ohovoril, sklamal, alebo chcel zničiť, aj keď vás bude prosíkať. Neodpúšťajte a nezabúdajte na vašu vlastnú dôverčivosť a naivitu. V láske budete mať v roku 2009 možnosť založiť si rodinu, alebo ju rozšíriť, či vážne sa zamilovať. Aj staršie Ryby, ktoré už neverili, že by sa pre nich našiel ten pravý či pravá, budú príjemne prekvapené. Zdravie vás nebude trápiť, rok 2009 bude pre vás rokom pokojných dní, keď všetko zvládnete, krok za krokom a v poradi, ako si samy zvolíte.

# Vďaka psom je majstrom Európy



Osem grónskych psov vo veľkom záprahu hravo zvládne ťahanie saní v náročnom zimnom teréne.



## ŽELEZNIČIAR JÁN KERUĽ Z JAKLOVIEC VENUJE MUSHINGU VŠETOK SVOJ VOLNÝ ČAS

Za všetkým hľadaj ženu. Platí to aj o náročnej, ale nádhernej záľube Jána Keruľa, elektromontéra pevného trakčného a silnoprúdového zariadenia v trakčnej meniareni v Prešove. Keď sa pred dvanástimi rokmi pri výbere psa k rodinnému domu manželke zapáčil aljašský malamut, netušil, že o pár rokov už bude dvojnásobný majster Európy v jazde na psích záprahoch. Mushing, lebo tak sa tento šport nazýva, je napriek vynikajúcim výsledkom našich pretekárov na medzinárodnom poli u nás spoločensky aj mediálne v ústraní. Nahliadnime prostredníctvom nášho kolegu do tajomstiev, pravidiel, ale aj pocitov a nádherných okamihov psích záprahov.

Začalo to nenápadne, jedným malamutom na dvore. Keď neskôr rodina Keruľovcov navštívila súťaž psích záprahov na Donovaloch, naplno ich opantala atmosféra podujatia a krása týchto severských plemien. Bolo rozhodnuté. Na dvore v Jaklovciach pribudol ďalší malamut, veď dva psy už dokážu potiahnuť sánky. – **Podmanilo si ma to natolko, že dnes už mám 8 súťažných grónskych psov. Chovám ich priamo na dvore, ony totiž neustále potrebujú cítiť človeka nielen ako pána, ale aj ako kamaráta, najmä ak ich na pretekoch potrebujem ovládať. Preto ich každý deň pozdravím. Každému sa osobitne venujem. Napriek veľkej pohybovej aktivite zožerú oveľa menej ako iné podobne veľké psy. Vo svojom prirodzenom prostredí ich chovajú v tvrdých podmienkach. Aj málo stravy dokážu efektívne premeniť na energiu, potrebnú na ťahanie sánok,** – s hrdosťou hovorí o svojich štvornohých priateľoch Ján Keruľ. Napriek tomu, že mushing je sezónny šport, musí mu prispôbiť celý svoj život bez ohľadu na financie, z čoho vyplýva množstvo radostí, ale aj starostí a úsilia. – **Samozrejme, že psy sú najživšie počas zimy, v snehu a chlade. Pri vyšších teplotách sa čoraz rýchlejšie zadýchajú a vyčerpajú. V lete ich už behom nezaťažujem, chodíme len na prechádzky, k vode, či na výstavy. Až v jeseni začínajú tréningy s kolesovou károu. Každý pes má svoju povahu, jeden je silnejší, ďalší rýchlejší. V záprahu má každý svoje miesto. Vyberiem aj spoľahlivého vodcu, aby som ich na pretekoch vedel ovládať.**

**No aj ja musím nabrat kondíciu na zvládnutie náročných tratí,** – dozvedáme sa o predsezónnej príprave Jána Keruľa. Mushing má aj svoje oficiálne pravidlá. Trate sa delia podľa dĺžok, od 8 do 20 km je to šprint, do 50 km sa jazdí mid a nad 50 km sú to long trate. Existujú aj 500- až 1 000-km trate, kde sa už jazdí etapovo. Kategórie pretekov sú určené podľa



plemena a počtu psov v záprahu. Vhodné sú štyri ťažné psie rasy. Aljašský malamut pochádza od ústia rieky Yukon a je z nich najväčší a najsilnejší. Modrooký sibírsky husky z východnej Sibíri je rýchly a temperamentný. Veľmi vytrvalý samojed s bielou srstou zasa pochádza z arktických oblastí severozápadnej

Sibíri. Grónsky pes je náročný na chov, pretože je živší a bezprostrednejší, ale zároveň prítulnejší. Je stavaný na tvrdú prácu, Eskimáci ho doteraz využívajú pri love tuleňov a ľadových medvedí. Psy musia mať čipy a majú urobené aj testy krvi a DNA, aby sa na súťaži nepodvádzalo, aby ich psovod – mašér na trati nevymenil. Do povinnej výbavy saní patria obojky a papučky na labky, ale najmä vak, do ktorého sa na pretekoch ukladá vyčerpaný pes. – **Atmosféra na pretekoch je neopísateľná. Psy pociťujú obrovské streasy. Rozptyľuje ich hluk na podujatí, davy návštevníkov a ďalšie záprahy. Napriek tomu po štarte vybehnú do zasneženej krajiny ako divé, vidíte len ich mávajúce huňaté chvosty. Ťahanie saní je ich poslaním. Dôležitá je technika jazdy, lano medzi záprahom a saňami musí byť neustále napnuté. Psy majú mašéra ťahať, nie on ich tlačíť. Odmenou za drinu v pretekoch sú zaujímavé zážitky a najmä možnosť sledovať ich radosť pri behu. A keď sa nám podarí dôjsť do cieľa ako prví a mávať slovenskou vlajkou na najvyššom stupni víťazov, je to fantastický pocit,** – opisuje svoje pocity z pretekov Ján Keruľ, aktuálny majster Európy v jazde na psích záprahoch. So svojimi grónskymi psami vyhral v rokoch 2007 a 2008 kategóriu B2, určenú pre záprahy so 6 psami.

Čo je však najdôležitejšie, dokázal sklbiť lásku k športu a ku psom. Svojim miláčikom sa naučil rozumieť. Každý je individuálny, každý je iný. No dokázal si nájsť cestu k nim a aj ony si našli cestu k nemu – rešpektujú ho. Toto je čaro psích záprahov.

(balky)

Foto: autor a archív Jána Keruľa



# Kráľovná lesných železníc oslavuje storočnicu

Začiatkom minulého storočia rástla s rozvíjajúcim sa priemyslom aj spotreba dreva. Ťažilo sa v menej dostupných lesoch slovenských hôr, kde vodné toky už nepostačovali na splavovanie dreva, preto sa vo viacerých lokalitách budovali nové dopravné systémy – lesné úzkorozchodné železnice. V období „zlatého veku“, t.j. v prvej polovici 20. storočia, vzniklo na území dnešného Slovenska asi 40 lesných železníc. Tá najväčšia - Čiernohronská železnica (ČHŽ) - oslavuje už 100 rokov svojej existencie.

## Od vzniku po ukončenie prevádzky lesnej železnice

V roku 1898 Ministerstvo poľnohospodárstva v Budapešti nariadilo riaditeľovi Štátnych lesov v Banskej Bystrici vypracovať návrh výstavby lesnej železnice v údolí Čierneho Hrona. Po jeho predložení v roku 1901 sa začalo s trasovaním a v apríli 1908 sa začal budovať hlavný úsek z Hronca do Čierneho Balogu. Do konca roka bol tento 10,4-kilometrový úsek s rozchodom 760 mm dokončený a 8. januára 1909 bola vykonaná úradná komisionálna dopravná - právna pochôdzka. Železnica s oficiálnym názvom Fekete Garamvölgyi Vasút - F.G.V. (Železnica v údolí Čierneho Hrona) začala s pravidelnou prevádzkou. Ďalšie vetvy sa stavali postupne aj za pomoci vojnových zajatcov z prvej svetovej vojny a viedli do väčšiny dolín povodia Čierneho Hrona. Najdlhšia odbočka pozdĺž Kamenistého potoka bola dlhá takmer 20 km. Najmenší polomer oblúka trate bol 60 metrov, najväčší sklon trate 70 promile. V Hronci vzniklo prekladisko na vlečku štátnej železnice, ktorá sa v Chvatimechu napojuje na trať Banská Bystrica - Brezno - Margecany. Od 19. júla 1927 až do roku 1962 železnica zabezpečovala aj osobnú dopravu - denne prepravila okolo 200 osôb. V období najväčšieho rozmachu dosiahla ČHŽ celkovú dĺžku 131,98 km a ročne prepravila až 330 000 m<sup>3</sup> dreva. Aj preto dostala prívlastok Kráľovná lesných železníc. Jej prevádzku zaisťovalo 115 zamestnancov a na trati premávalo až 7 parných lokomotív rôznych konštrukcií, ku ktorým neskôr pribudli aj 3 dieselhydraulické rušne Rába z Maďarska. V roku 1944, počas SNP, zabezpečovala pre partizánov dovoz materiálu a munície do hôr. S nástupom automobilov sa za-



Foto: Dušan KELO

V čele vlakov ČHŽ možno vidieť aj pamiatkovo chránenú parnú lokomotívu ČKD 760/90d, prezývanú „Kolbenka“.



Foto: Marián PAULINI

Roky, keď sa na ČHŽ prevážalo drevo, sú nenávratne preč. Dnes slúži trať najmä ako turistická atrakcia.

čali rušiť odbočné trate a 31. decembra 1982

bola prevádzka poslednej lesnej železnice oficiálne ukončená. Ešte v tom istom roku, 18. marca 1982, bola ČHŽ zapísaná do štátneho zoznamu kultúrnych pamiatok a tak sa koľajnice, rušne aj vozne podarilo zachrániť pred zošrotovaním.

## Od obnovenia po súčasnosť

Brigádnicmi z táborov „Strom života“ okamžite začali s obnovou zničenej trate, aby 1. mája 1992 opäť vy-

stala ČHŽ, nezisková organizácia, poskytujúca verejnoprospešné služby. Na 2 roky sa jej podarilo obnoviť i pravidelnú nákladnú dopravu reziva z pily Jánošovka do Hronca, v roku 2003 sa predlžuje trať do Chvatimechu a otvára sa Lesnícky skanzen vo Vydrove. Konceptné plány hovoria o zdokonaľovaní infraštruktúry a získaní moderných vozidiel, aby sa ČHŽ stala regionálnou železnicou s celoroč-



Foto: balky

Zrekonštruovaný motorový rušeň Rába TU 45.001 je pravidelne nasadzovaný na vlaky medzi Chvatimechom a Čiernym Balogom. Tri takéto rušne boli dodané na ČHŽ v roku 1961 z Maďarska, kde doteraz jazdia na úzkorozchodných tratiach.

nou prevádzkou v nadväznosti na pripravovaný integrovaný dopravný systém na Horehroní.

ČHŽ je v prevádzke denne počas letnej turistickej sezóny od 1. mája do 15. septembra, iba na 16 - km zachovanej trati z Chvatimechu do Čierneho Balogu a do Vydrovskej doliny.

(balky)



Pôvodné oplenové vozne ČHŽ, ktoré sa dobrovoľníkom podarilo zachrániť pred zošrotovaním v roku 1982, neušli plameňom autogénu v októbri 2005. Foto: archív KOTP

## Vo vlaku s Idou Rapaíčovou



Na javisku Novej scény v Bratislave pôsobila viac ako štvrtstoročie. Počas svojej hereckej kariéry vytvorila množstvo dramatických postáv. Divákovi ostala v pamäti i vďaka úlohe v slovenskej komédii s Jozefom Kronerom Pacho, hybský zbojník. Zahrala si Mášu v Troch sestrách, Ranevskú vo Višňovom sade aj grófkou vo Figarovej svadbe. Ešte počas hereckých štúdií začala účinkovať vo filme a televízii. Práve v tom čase zaujala najmä českých režisérův, ale množstvo postáv vytvorila aj v slovenských filmoch a inscenáciách. Jej výrazný hlas režiséri zakomponovali do množstva rozhlasových hier. Práve za rozhlasovú hereckú tvorbu získala Cenu Janka Borodáča a Krištáľovú ružu, ale aj ďalšie pocty. Tí skôr narodení si herečku pamätajú aj z nedeľných televíznych päťminútoviek Chvilka poézie, kde sa prezentovala ako výborná recitátorka. V súčasnosti pedagogicky pôsobí na Akadémii umení v Banskej Bystrici, kde učí rozhlasové herectvo a umelecký prednes. Hostuje v Divadle Jozefa Gregora Tajovského vo Zvolene. Po toľkých indiciách určite nie je ťažké uhádnuť jej meno.

Stretli sme ju na jednej z pravidelných ciest vlakom. Ranným IC-čkom z Košíc cestovala do Bratislavy. Vracala sa z Prešova, kde večer predtým účinkovala v divadle Jonáša Záborského v predstavení Mačacia hra. I keď bolo skoro ráno a pani Ida pristupovala v Kysaku, nemala nič proti foteniu a kratšiemu rozhovoru. Ako prezradila, na cestovanie si vyberá práve IC-čka. Keď porovnáva kvalitu cestovania, skonštatovala, že sa poriadne zmenila - k lepšiemu. A aby mala stopercentnú istotu, miestenky na toto momentálne najrýchlejšie vlakové spojenie medzi Bratislavou a východom Slovenska si zabezpečuje niekoľko dní vopred.

Vladimír SALZER,  
foto: autor

## Stručné „ďakujeme“

### AKO SME POMOHLI KOLEGOM V NÚDZI

Vďaka štedrosti železničiarov, ktorým osud kolegov nebol ľahostajný, bolo z fondu SOLIDARITA v uplynulom roku 2008 vyplatených zamestnancom alebo ich pozostalým 48 podpôr v celkovej výške 1 077 000 korún (35 749,85 eur).

Ako nás informovala správkynia fondu Solidarita Ing. Katarína Bubánová, decembrové zasadnutie Správnej rady rokovalo o 20 žiadostiach a schválených bolo 18 podpôr v celkovej výške 441 tisíc korún (14 638,52 eur). Dve mimoriadne podpory k Vianociam boli poskytnuté v sume 16 tisíc

korún (531,10 eur) pre tri siroty po bývalých zamestnancoch ZSR. Akcia, ktorú všetci poznáme pod názvom Podporme hodinou mzdou Solidaritu a ktorá je stále aktuálna, bude hodnotená priebežne a naši pracovníci sa o výnose dozvedia v priebehu nasledujúcich mesiacov.

## Zvítazili železničiarke a železniční policajti

### MEMORIÁL ĽUDA CAPA

Športová aréna Strednej odbornej školy železničnej v Košiciach už druhýkrát poskytla výborné podmienky priaznivcom futbalu, železničiarom i hosťom.

Týmto minuloročným novembrovým dňom si hositeľská firma Wagon Slovakia Košice zaspomínala na zakladateľa firmy, športovca a úspešného podnikateľa Ing. Ľudomíra Capa. Na druhom ročníku Memoriálu Ľ. Capa si vo vzájomných zápasoch zmeralo sily osem družstiev.

Prvý zápas sa začal slávnostným výkopom Jožka Módera a príjemným prekvapením bolo aj komentovanie Karola Poláka. V Košiciach o putovný pohár bojovali aj zahraniční hostia, a to z JLV Praha, ČD Česká Třebová a MÁV Štart z Maďarska. Vo finále sa tentoraz stretli mužstvá Železničnej polície a ZSSK. V posledných dvoch minútach zápasu otočilo mužstvo Železničnej polície nepriaznivý stav 2:3

na 4:3 a stali sa tak v poradí druhým víťazom Memoriálu Ľuda Capa. Na treťom mieste sa umiestnili minuloroční víťazi Železnice Prešov, ktorí zdolali mužstvo ZSSK Cargo. Spestrením programu bol exhibičný zápas žien medzi družstvami Wagon Slovakia Košice, a. s., a Železnice Prešov. Zvítazili železničiarke, a tak obhájili minuloročné zlato. Putovný pohár si zaslúžene odniesli železniční policajti.

(sch)



## Policajný maják v prijímacej budove v Košiciach

Policajti Oblastnej správy Železničnej polície v Košiciach v spolupráci so Slovenským Červeným krížom a Železničnou nemocnicou s poliklinikou Košice zorganizovali 11. decembra preventívnu akciu v Železničnej stanici Košice. V rámci dvojhodinovej akcie Železničná polícia prezentovala svoju činnosť a poskytovala poradenstvo cestujúcej verejnosti. Kvalifikovaní členovia SČK a pracovníci Železničnej nemocnice s poliklinikou poskytovali záujemcom ukážky prvej pomoci, meranie krvného tlaku, cukru a cholesterolu.

Priamo v staničnej budove bolo zaparkované služobné auto ŽP so zapnutým majákom bez zvuku, ktoré púťalo pozornosť cestujúcich. Na akcii sa zúčastnilo 50 náhodných ľudí, ktorí využili možnosť odmerať si hladinu cukru, krvného tlaku a tuku. Zo všetkých záujemcov až štyrid-

siati mali nepriaznivé hodnoty tuku. Na uvedenej akcii sa aktívne podieľalo aj 23 žiakov základných škôl, ktorí si pod vedením dobrovoľníčok Červeného kríža priamo na figuríne vyskúšali poskytovanie prvej pomoci.

Ing. Marián ORUŽINSKÝ

## Usmialo sa vás šťastie?

Štvrtý ročník súťaže Tvár ŽSR máme úspešne za sebou. Súťaže sa zúčastnilo 45 železničiarov (19 žien a 26 mužov) z celého Slovenska. Nás, v redakcii potešil veľký záujem o hlasovanie, ktorý sa odrazil i v konečnom počte všetkých hlasov. Pri záverečnom sčítavaní sme dospeli k číslu 4 686. Dostávali sme hlasy od jednotlivcov, ale i od celých kolektívov. Víťazov – keďže máme dvoch – v ženskej a mužskej kategórii ste mali možnosť vidieť ešte v novembrovom časopise. Ako ste sa už teda mohli dočítať, PaDr. Anna Tatranská, inšpektorka ÚIVP Košice, pracovisko Poprad a Peter Varga (na fotografii), výpravca z Košíc, toho času v Železničnej stanici Kostolany nad Hornádom dostali najviac vašich hlasov a tak zvíťazili.

Petra sme navštívili v „jeho“ stanici a poverili dôležitou úlohou, aby zo všetkých hlasovacích lístkov vyžreboval troch z vás, ktorým pošleme darčeky.



A na koho sa usmialo šťastie? Veríme, že potešíme Soňu Gazdíkovú (ÚŽI Zvolen), Ing. Annu Machajovú (OR Trnava) a Jána Gajdoša (ŽST Topoľčany).

## Sme tu 55 rokov

**Poslanie hasičských jednotiek na železnici je nesmierne dôležité. Predovšetkým musia v súčinnosti s ďalšími organizačnými jednotkami garantovať bezpečnosť cestujúcej verejnosti, ale zároveň sa podieľať na spoľahlivej preprave komodít hlavne z kategórie nebezpečných, bez toho, aby došlo čo i len k ohrozeniu obyvateľstva.**

Tieto úlohy plní šesť Závodných hasičských útvarov v Bratislave, Nových Zámkoch s vysunutým pracoviskom v Štúrove, vo Zvolene, Žiline, v Košiciach s vysunutým pracoviskom v Poprade a v Čiernej nad Tisou. To všetko a ešte o veľa viac obsiahli autori brožúry o železničných hasičoch Od minulosti po súčasnosť, na 24 stránkach zaujímavej publikácie. Pripravili ju pri príležitosti 55. výročia vzniku železničnej protipožiarnej ochrany železníc. Spolu s predstaviteľmi štátnych hasičských zborov uviedli túto publikáciu do života (viď foto) koncom minulého roka v Košiciach. A čo si na krste publikácie zaprial riaditeľ ZPOŽ Bc. Viliam Šúr: - **Určite je to zachovanie železničných hasičov v súčasnej podobe. Bol by som rád, keby sa nám podarilo zaviesť nové činnosti, aby naše celospoločenské vnímanie získalo nové dimenzie. Dokázať všetkým, že naša existencia v štruktúrach zabezpečujúcich bezpečnosť cestujúcej verejnosti a spoľahlivú,**



**ničím neohrozenú prepravu nebezpečných komodít je opodstatnená a nutná.**

**Prajem si, ale samozrejme aj kolegom, aby sme mali dostatok kvalifikovaných a dobre cvičených hasičov na železnici, ktorí by svoje neľahké a riskantné úlohy plnili na modernej technike.**

(sch)

## I taký bol rok 2008 pre hasičov

**Hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc (HU ZPOŽ) za rok 2008 boli privolaní k 833 výjazdom k požiarom, chemickým haváriám, technickým zásahom a asistenciám. Oproti predchádzajúcemu roku to bol nárast o 21, 3 percent.**

### Zo zaujímavých prípadov vyberáme:

\* Horiaci dieselový rušeň ohlásili 9. marca košickému HÚ zo stanice v Kuzmiciach. Pri likvidačných prácach okrem hasiaceho prístroja použili tiež 3 000 litrov vody. Výška škody bude vyčíslená po opravě rušňa. No už dnes vieme, že uchránená hodnota predstavuje vyše 265 tisíc eur.

\* Dňa 6. mája ohlásil veliteľ asistenčnej hliadky sériu troch výbuchov v zbernom kanáli nebezpečných odpadov (ropné látky), pričom príklepy boli vymrštené mimo zbernej šachty. Výbuch nastal napriek tomu, že miesto pálenia bolo pravidelne počas prác s otvoreným ohňom pokrývané súvislou vrstvou peny. Po príchode hasičov na miesto zásahu odkryli postupne všetky príklepy a šachty a tie naplnili penou. Jednotka zabránila presneniu požiaru cez prepojenú kanalizáciu na ostatné pracoviská, kde čerpali benzol a iné nebezpečné komodity.

\* Prvú pomoc poskytli naši hasiči aj pri dopravnej nehode osobného motorového vozidla s motorovým vlakom na železničnom priecestí v Šuranoch. Príslušník ZPOŽ Nové Zámky pán Borovica, ktorý nehodu ohlásil, sa nielen pohotovo postaral o zranených, ale tiež odpojil elektroinštaláciu, čím zamedzil požiaru z už dymiacej sa palubnej dosky.

\* Pár minút pred siedmou hodinou ráno 22. augusta nahlásili na HÚ ZPOŽ vo Zvolene únik kyseliny dusičnej zo železničnej cisterny v objekte Železničnej stanice Banská Bystrica. Po príchode na miesto zásahu a prieskume spolu s jednotkou OR HaZZ Banská Bystrica zistili, že uniká para 98% kyseliny dusičnej z príruby poistného ventilu cisterny. Po prerušení dopravy a vypnutí trolejového vedenia hasiči zabezpečili priestor nástupíšť a vykonávali ďalšie potrebné práce. Pri všetkých prácach použili plynotesné obleky a autonómne dýchacie prístroje.

\* Požiar elektrického rušňa v Železničnej stanici Podhájska, ktorý bol zaradený do Ex vlaku na trati z Bratislavy do Zvolena, zahlásili 6. októbra hasičom do Nových Zámkov. Po príchode na miesto zásahu zistili, že ide o požiar vysokonapäťových káblov. Po použití snehových prúdov a vodného vysokotlakového prúdu vody sa požiar podarilo uhasiť.

\* Na chránenom železničnom priecestí elektrickou signalizáciou v Bernolákove sa 24. októbra stala vážna dopravná nehoda, pri ktorej sa zrazil elektrický rušeň s nákladným vozidlom Tatra. Vodiča nákladného vozidla silný náraz vymrštil z vozidla a na mieste skončil. Rušeň ostal stáť 400 metrov od miesta nehody a v ňom bol zakliesnený motor tatrovky, ktorý odstránili zasahujúci hasiči z bratislavského hasičského útvaru.

(ms)



# Výsledky súťaže O najzaujímavejšiu fotografiu

Máme za sebou ďalší rok, ale aj jednu zo súťaží, vyhlásených Odborom komunikácie GR ŽSR a Slovenským zväzom FISAIC pri príležitosti 160. výročia železníc na Slovensku. Bola to súťaž O najzaujímavejšiu fotografiu. Súťaž nemala ročné trvanie, ale aj tak nám stihli prísť zaujímavé snímky, ktoré v porote vyvolali polemiku. Tá sa zhodla na ohodnotení týchto autorov a ich fotografií.

## V kategórii železničná fotografia:

1. miesto snímka **Nájomník**: Daniel Rychnavský, Košice,
2. miesto snímka **Nočná hmla**: Pavol Ečegi, Sačurov ,
3. miesto snímka **Podvečer**: Daniel Rychnavský, Košice,

## V kategórii neželezničná fotografia:

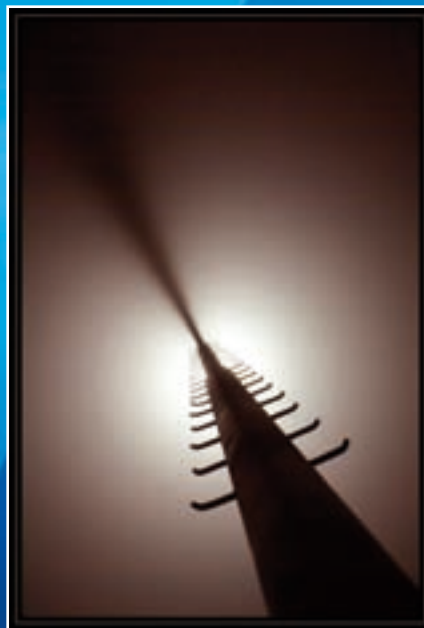
1. miesto snímka **Kuchári**: Ján Borkovics, Topolnica,
2. miesto snímka **Slnečník**: Ing. Milan Majer, Sliach,
3. miesto snímka **Západ slnka v Berlíne**: Ing. Milan Nevidanský, Bratislava.

Výhercom blahoželáme a veríme, že nám zostanú verní aj pri organizovaní ďalších súťaží a stanú sa aktívnymi členmi sekcie FOTO FISAIC. Dnes vám prinášame víťazné fotografie v kategórii železničné. Vo februárovom čísle zverejníme kategóriu neželezničnú.

Mgr. Jozef LEHOCKÝ



Nájomník



Nočná hmla



Podvečer

# Kalendár výročí tratí ŽSR v roku 2009

Prehľad výročí tratí zahŕňa viaceré rýdzo okružle výročia (deliteľné 25). Dokonca oslávime päť storočníc tratí. Prvého júna si pripomenieme 40. výročie otvorenia novej prechodovej stanice do Poľska – Plaveč a druhého novembra bude sto rokov od otvorenia prevádzky po moste cez Dunaj v úseku Komárno – Komárom MÁV.

Dátum	Tráť	Výročie
15. 1.	Palárikovo – Šurany	135
30. 1.	Bratislava Rača – Bratislava-Vajnory	135
5. 2.	Bratislava – Berg štátna hranica	95
7. 4.	Šahy – Krupina	110
1. 5.	Rožňava – Bánréve MÁV	135
31. 5.	Palota – Lupkóv PKP (bez tunela)	135
18. 6.	Oravský Podzámok – Tvrdošín	110
30. 6.	Lupkóvsky tunel	135
1. 7.	Moldava nad Bodvou – Medzev	115
1. 7.	Počkaj – Baňa Lucia	115
9. 7.	Čadca – Makov	95
20. 7.	Rožňava – Dobšiná	135
26. 7.	Banská Bystrica – Podbrezová	125
27. 7.	Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice	100
19. 8.	Topoľčany – Veľké Bielice	125
1. 9.	Myjava – Nové Mesto nad Váhom	80
5. 9.	Jesenské – Tisovec	135
6. 9.	Jablonica – Brezová pod Bradlom	110
7. 9.	Šurany – Zlaté Moravce	115
26. 9.	Levice – Úľany nad Žitavou	95
28. 9.	Telgárt – Dobšinská Ľadová Jaskyňa	75
10. 10.	Žilina – Rajec	110
15. 10.	Spišské Vlachy – Spišské Podhradie	115
17. 10.	Šaľa – Neded	100
30. 10.	Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (normálny rozchod)	60
31. 10.	Prievidza – Nitrianske Pravno	100
1.11.	Bratislava hlavná stanica – Bratislava východ	115
3. 11.	Čadca – Zwardoň PKP	125
8. 11.	Komárno – Kolárovo	95
12. 11.	Plešivec – Slavošovce	115
26. 11.	Zbehy – Radošina	100
30. 11.	Humenné – Stakčín	100
18. 12.	Poprad – Kežmarok	120
21. 12.	Tvrdošín – Suchá Hora	110
27. 12.	Margecany – Smolník (úzky rozchod)	125

Ing. Pavol DERAJ

*Milé naše trate,  
aj v tomto roku vám  
prajeme veľa zdraru,  
bezpečnosti, prevádzkyschopnosti,  
kvalitnej údržby,  
a mnoho železničiarov oddaných svojej  
profesii.  
Nech máme o čom písať.*