

železničný

január 2010

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.



Nové železničné zákony

Aj takýto bol železničiarsky rok 2009

Modernizácia trate na Kysuciach

Vyhlasujeme 6. ročník súťaže Tvár ŽSR

Milé kolegyně, milí kolegovia!

Na všetkých dátumoch sa zmenilo číslo v kolónke rok, a už niekoľko dní beží v poradí 2010. Rád by som sa vám poďakoval za vašu prácu, svedomosť, trpezlivosť, odhodlanie vydržať a zložiť prekážky a výzvy,



ktorým sme v uplynulom roku spoločne čelili. Zároveň mi dovoľte popriať vám na nasledujúcich 365 dní pevné zdravie, veľa síl, radosť a spokojnosť v rodinnom kruhu i medzi priateľmi, úspešné pokračovanie v práci pri plnení úloh, ktoré nás spoločne čakajú.

Odstartovali sme 162. rok existencie železnice na Slovensku. Historicky a skúsenostne veľmi silný argument, aby sme sa vedeli obrniť voči nástrahám ťažkého roka, ktorý nás čaká. Tak v oblasti celkovej situácie v spoločnosti, ako aj v oblasti železničnej dopravy, ktorá je našou doménou. Úspechy, ktoré sa nám napriek ťažkým podmienkam podarilo vlni dosiahnuť podrobnejšie rozvádza vo svojom príhovore náš rezortný minister. Z pohľadu generálneho riaditeľa si za nás všetkým prajem, aby vydržala priazeň miernej zimy, obchádzali nás mimoriadnosti a nehody. Aby železnica vystúpila vyššie na stupni dôležitosti v chápaní verejnosti, z pohľadu objemov medzinárodných preprav, legislatívnej dôležitosti a konkurencieschopnosti s inými druhmi dopravy. Prajem si, aby sme mali menej stresových situácií, aby sme nezabudli na zdravý ľudský pohľad a rozmer vecí, ktoré riešime. Aby sme všetci tak, ako vydržíme pracovať, vedeli aj oddychovať a tešiť sa, ak sa nám naše ciele a úlohy podaria.

Rok 2010 dáva šancu na zásadné pre železnicu veľké a pozitívne zmeny. V oblasti financií, v oblasti budúcej existencie železnice na Slovensku, v oblasti jej významu. Než sa všetky predsavzatia zmenia na konkrétne kroky, a tie než sa stanú reálnou súčasťou života, potrebujeme toho ešte veľmi veľa absolvovať. Železnica je na Slovensku najväčší kolos. Práve tu sa ukáže, ako sa vieme skoordinať, a či sme na veľké i keď pozitívne zmeny pripravení. Rád vás uistím, že nechystáme prepúšťanie, že naopak, modernizácia prinesie aj nové pracovné možnosti a perspektívu, že pracujeme na vyriešení najproblematickejších oblastí, o ktorých všetci vieme. Otázka, či železnica, tak ako aj v mojom prípade je aj vaša voľba, ostáva na vás.

Prajem všetko dobré.

Ing. Štefan Hlinka,
generálny riaditeľ ZSR

V modernizácii pokračujeme aj tento rok

Aký bol pre železničnú prevádzku uplynulý rok a čo železničiarov čaká v roku 2010, sme sa opýtali Ing. Jozefa Antoša, námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku.



■ Ako by ste zhodnotili prevádzku železničnej dopravy v uplynulom roku?

Bol to rok s historicky najslabšími výkonomi v preprave tovarov, čo malo veľmi zlý dopad na tržby pre ZSR. Strata výkonov a následne tržieb mala vplyv aj na produktivitu práce, a teda prinášala riziko znížovania počtu zamestnancov. Napriek memorandu o zákaze hromadného prepúšťania, tento fenomén obáv o stratu zamestnania bolo cítiť medzi železničiarimi takmer na každom kroku. Aj keď objem výkonov klesol približne o 23 percent oproti roku 2008, rozsah činnosti zostal bez zmeny, ale v priebehu roka sa počet zamestnancov znížil o viac ako 550 ľudí. Znížil sa aj počet preplatených hodín nadčasu o viac ako 260 tisíc, pričom rozsah porúch a mimoriadnosti v prevádzke narástol.

Ďakujem všetkým, ktorí sa na výsledkoch dosiahnutých v roku 2009 osobne podieľali dobrou prácou, radou alebo aspoň sympatiami. Zostáva nám pevne veriť, že dôsledky svetovej finančnej krízy rýchlo prekonáme, že hospodárstvo ožije v celom svete tak, aby sme mohli naďalej plniť hlavné poslanie železnice. Voziť ľudí a tovary rýchlo, bezpečne, za prijateľné ceny a pri zachovaní ekologického prostredia.

■ Plynulá a bezpečná železničná prevádzka ovplyvňuje množstvo faktorov. Ktoré vlni narobili najviac problémov?

Plynulá a bezpečná prevádzka na železnici je veľmi zraniteľná prírodnými živlami i zásahom cudzích faktorov. Spomeniem napríklad rozkrádanie majetku, nehody na železničných priecestiach, samovraždy. Dôležitý je dobrý technický stav tratí, zabezpečovacích zariadení, koľajových vozidiel. Stretnutie osobného vlaku s autobusom na železničnom priecestí v Polomke 21. februára 2009 bolo najväčšou tragédiou v posledných rokoch na železničiach SR, najsmutnejšie je číslo počtu obetí. V ten deň zahynulo 12 ľudí. Tragédia nezavinená železničiarimi, ale s veľkým a nespravodlivým mediálnym tlakom práve na zamestnancov ZSR.

Počas roka došlo celkove k 51 zrážkam vlaku s užívateľmi priecestí (42 krát zavinilo zrážku osobné auto a 9 krát chodci). Pri nehodách v roku 2009 bolo usmrtených 129 osôb, z toho 61 samovra-

hov. Ťažko zranených bolo 35 osôb. A to všetko bez zavinenia ZSR. Meškaniia vlakov z titulu týchto nehôd sa v 1 441 prípadoch týkali osobných vlakov, čo znamená 50 886 minút. Materiálne škody boli vyčíslené na 2,7 mil. eur.

Tieto udalosti nech sú výstrahou, ale aj poučením, že každé zaváhanie pri výkone služby môže mať veľmi vážne následky.

■ Aj napriek finančnej kríze sa podarilo zrealizovať niektoré začaté stavby a pokračovať v modernizácii. Čo považujete za najdôležitejšie, čo sa vlni urobilo?

Popri bežnej údržbe boli zrealizované aj niektoré významné akcie. Spomeniem elektronické stavadlo v Kysaku, ktoré nahradilo viac ako 50 rokov staré zariadenie. Úspechom bolo aj vybudovanie nového mostu medzi stanicami Holíč a Hodonín, ale aj rekonštrukcia štvrtého nástupišťa na bratislavskej hlavnej stanici. Pokračovala aj oprava Bratislavského a Banskštiavnického tunela, výstavba koridoru v úseku Žilina - Krásno nad Kysucou. Na týchto stavbách budú práce pokračovať aj v tomto roku. Napriek všetkým problémom v prevádzke bol splnený včasný chod vlakov osobnej dopravy na 96,12 percent.

■ Aké najväčšie investičné akcie s dopadom na prevádzku sú naplánované v tomto roku?

Na rok 2010 sú plánované výluky s veľkým dopadom na chod vlakov pri pokračovaní modernizácie koridoru v úseku Nové Mesto nad Váhom - Zlatovce, Trenčianska Teplá - Beluša. Realizovať sa bude aj výstavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička, ale bez väčšieho dopadu na dopravu. Rok 2010 určite bude tiež náročný na techniku, ale najmä na ľudí, ktorí túto techniku ovládajú. Bude náročný, ale problémy či situácie, ktoré prinesie, bude vedenie firmy riešiť veľmi zodpovedne a s ľudským rozmerom. Len vzájomným pochopením a spoluprácou dosiahneme dobré výsledky našej práce. Želám všetkým zdravie, šťastie a radosť z každodenného života.

Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ

Nové železničné zákony zlepšia aj financovanie

Vážené dámy, vážení páni, keď sa zamyslím nad uplynulým obdobím, rok 2009 bol pre rezort dopravy náročný, ale dovoľm si povedať, že úspešný. V železničnom sektore sa nám podarilo začať veľmi významné stavby a splnili sme väčšinu predsavzatí, ktoré sme si dali. V otázke Operačného programu Doprava som bol spočiatku nervóznym, ale po všetkých peripetiách, najmä s prípravou schvaľovacích procesov na európske fondy, môžem skonštatovať, že rezort dopravy je v tejto oblasti stabilizovaný. Plánované výdaje v cestnej aj v železničnej doprave na rok 2007 sme vyčerpali na 99 percent a v roku 2010 dôjde k veľkému čerpaniu alokácií za roky 2008 - 2009 a sčasti aj alokácií na rok 2010. Táto skutočnosť ma utvrdzuje v tom, že mechanizmy sú nastavené správne. Za úspech považujem aj fakt, že z krajín V4 a Európskeho spoločenstva je Slovensko jediná krajina, ktorej Európska únia už schválila 2 tzv. veľké projekty, t.j. projekty nad 50 miliónov eur, a to projekt Modernizácia železničnej trate Žilina - Krásno nad Kysou a výstavba úseku D1 Sverpec - Vrtnícer.

Ministerstvo dopravy urobilo veľký kus práce v oblasti legis-



latív, najmä v oblasti noviel zákonov, či už cestných alebo železničných. Úspechom je, že vláda SR aj Národná rada SR schválila dva železničné zákony, ktoré nielenže riešia bežnú metodiku železničarskeho života, ale zároveň definujú to, čo ma vždy trápilo - financovanie železničného sektora zo strany štátu nie na báze živelnosti, ale na báze presného a zákonom definovaného záväzku, pretože aj železničné podniky sa potom zmietajú v neistote a nevedia riadiť zmysluplne svoj rozvoj. Ide o Zákon o dráhach a Zákon o doprave na dráhach. S injekciou od štátu, návratnou pôžičkou, sme tiež vyriešili závažný problém, ktorý hrozil - masové prepúšťanie zamestnancov a pomerne veľký kolaps železničného sektora.

Rok 2010 sa bude niesť aj v znamení najmasívnejšieho preinvestovania železničných aj cestných infraštruktúrnych celkov a mám určité plány s prípravou legislatívy na holdingové usporiadanie železničných spoločností. Legislatívny návrh, ktorý prešiel už pripomienkovým konaním na úrovni rezortu, hovorí o vytvorení holdingu Slovenské železnice, a.s.. Hlavným cieľom je zlepšiť fungovanie železničného sektora a výkon vplyvu štátu, ktorý bude jediným ak-

cionárom. V rámci spoločnosti Slovenské železnice, a.s., budú podniky ZSSK, ZSSK CARGO aj ŽSR existovať ako samostatné jednotky s oddeleným účtovníctvom, majetkovým aj personálnym základom. Holdingový model majú v Rakúsku, Nemecku aj v Poľsku a ukázal sa ako veľmi efektívny. Bol by som rád, keby sa nám podarilo zvládnuť proces zlučovania do konca roku 2012.

Rok 2010 je pre rezort dopravy prelomový aj z hľadiska spustenia elektronického systému výberu mýta, čo je náročný, unikátny projekt, najväčší v dejinách Slovenska, ktorého vývoj sledujú aj v Európskej komisii. Mýto bude nielen zdroj budúceho financovania NDS, ale dúfam, že pomôže v blízkej dobe presunúť čo najviac nákladnej dopravy z cesty na železnicu. Jednoduché čísla hovoria, že zatiaľ čo diaľnice sú preplnené na 80 - 100 percent, železnice sú vyťažené maximálne na 25 - 30 percent. Radi by sme dosiahli taký efekt, aby spoplatnenie železa, betónu, cementu a dreva prepravovaného po cestách vrátilo tento tovar opäť na železnicu, kam naozaj patrí.

Do roku 2010 vám želim veľa pracovných aj osobných úspechov a dúfam, že sa nám spoločnými silami podarí dosiahnuť všetky ciele.

Lubomír Vážny,
minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

Zákony o dráhach po novom

Dňa 1. 1. 2010 nadobudli účinnosť dva právne predpisy, zásadné pre činnosť ŽSR. Ide o zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákon NR SR č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach. Zároveň bol zrušený zákon č. 164/1996 Z. z. o dráhach a tiež všetky vykonávacie predpisy k nemu. Doteraz platný zákon NR SR č. 164/1996 Z. z. o dráhach bol schválený v čase, keď SR nebola členom EÚ. Jeho obsah tvoril kontinuitu s predchádzajúcou legislatívou dráh a dopravy na dráhach na našom území (zákon č. 51/1964 Zb.).

Európske spoločenstvo postupne otváralo trh v sektore železníc hospodárskej súťaži prostredníctvom legislatívy vydávanej v tzv. balíčkoch. Konkrétne išlo o oddelenie činností spojených s výstavbou a správou dráh od dopravy na dráhach vnútorným organizačným usporiadaním a oddelením hospodárenia, o fyzické oddelenie podnikov správy železničnej infraštruktúry od podnikov poskytujúcich dopravné služby - vytvorenie dvoch zložiek trhu v sektore železníc, o možnosť prístupu železničných podnikov nielen na domácu železničnú infraštruktúru, ale aj na infraštruktúru ostatných členských štátov.

Európske spoločenstvo na realizáciu týchto zámerov schválilo dokumenty, ktoré bolo nutné zakomponovať do právnych predpisov SR, najmä:

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovanej kapacite železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry,
- Smernica európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite konvenčného železničného systému

a 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc spoločenstva,

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva,
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve.

Uvedené smernice sa postupne začleňovali do bývalého Zákona o dráhach, avšak posun filozofie v oblasti železníc bol tak markantný, že nemohol byť zčlenený do existujúceho jedného zákona prostredníctvom jeho novelizácií. Preto sa pristúpilo k vytvoreniu dvoch samostatných zákonov.

Schválením uvedených zákonov dochádza okrem iného k:

- zabezpečeniu interoperability existujúceho železničného systému a vytvoreniu národného železničného systému s jeho napaívaním na systém konvenčných železníc Spoločenstva,
- zosúladieniu bezpečnostných požiadaviek na manažérov infraštruktúry a na železničné podniky,
- určeniu pravidiel pridelovania kapacity že-

lezničnej infraštruktúry a cien za služby, - posilneniu trhových princípov v správe železničnej infraštruktúry, - posilneniu konkurencieschopnosti s inými druhmi dopravy - vymedzeniu úloh bezpečnostného orgánu, regulačného orgánu, vyšetrovacieho orgánu a cenového orgánu ako regulátorov trhu v sektore železníc.

V súvislosti so schválením predmetných zákonov v súčasnosti MDPT SR pripravuje vykonávacie vyhlášky a výnos, na príprave ktorých sa aktívne spolupodieľajú aj zástupcovia ŽSR. Ide o vyhlášky o stavebnom a technickom poriadku dráh, o dopravnom poriadku dráh, odbornej, zdravotnej a psychologickú spôsobilosti a o určených technických zariadeniach a určených činnostiach. Pripravuje sa aj Výnos MDPT SR o poskytovaní dotácií v železničnej doprave. Pre zavedenie zákona o dráhach a zákona o doprave na dráhach v podmienkach ŽSR je potrebné určenie kompetencií jednotlivých organizačných útvarov na vykonávanie činností určených prevádzkovateľovi dráhy a zosúladienie interných riadiacich aktov a technologických postupov ŽSR s ustanoveniami zákonov.

O 150 GR ŽSR, (ML)

Personálne zmeny

K 31.12.2009 ukončili pracovný pomer so ŽSR riaditeľ TÚI Prešov Ing. Ján KORMANÍK, zástupca riaditeľa VVÚŽ Žilina Ing. Michal URDA a riaditeľ MO Košice Ing. Tibor MATIS. Novým riaditeľom MO Košice sa stal Ing. Ján SEMAN.

Zmeny, ktoré boli nevyhnutné, zvládneme

Jeden z optimalizačných projektov ŽSR, ktoré boli úspešne realizované v priebehu 2. polroka 2009 bol aj projekt Integrácia a racionalizácia činností Výskumného a vývojového ústavu železníc (VVÚŽ) a Technickej ústredne železníc (TÚI). Od 1. januára všetky činnosti zaniknutej TÚI prešli pod VVÚŽ. O prípravách, riadení, ale i o prvých krokoch v novom zložení sme sa rozprávali s Ing. Vladimírom Herdom CSc., riaditeľom VVÚŽ.

■ Správna rada ŽSR v septembri 2009 schválila projekt zlúčenia VVÚŽ a TÚI, ako hodnotíte tieto kroky?

Projektový a riadiaci tím v plnej zodpovednosti riešil počas uplynulého polroka racionalizáciu činností oboch vnútorných organizačných jednotiek (VOJ). SWOT analýzou sme riešili prínosy i riziká, váhu ich dopadu a najmä produkty z činností VVÚŽ a TÚI. Racionalizácia činností s integráciou do nového celku bola zaväzovaná schválením fázy implementácie vedením firmy. Uvádzané riziká projektu sa ku dňu začatia činnosti spoločnej Voj nenaplnili v žiadnej oblasti.

Od prvého dňa zlúčenia je zabezpečená prevádzkyschopnosť a bezpečnosť dopravy cestou diagnostiky a revíznej činnosti včasným prechodom oprávnení ÚRŽD na zamestnancov VVÚŽ. V zhode bola doriešená aj organizačná štruktúra, pracovnoprávne vzťahy, rozmiestnenie pracovísk i zamestnancov.

■ Čo považujete za to najpodstatnejšie kvôli čomu sa zlúčenie udialo? Naplnia táto zmena očakávania?

Realizovaná organizačná zmena v plnom rozsahu zabezpečuje činnosti, pre ktoré boli pôvodne obe Voj vytvorené. Avšak s aplikáciou úsporných opatrení, odstránením niektorých duplicitných a nadstavbových činností a zásadne vyšším využitím technického zabezpečenia, ale i zamestnaneckého potenciálu. Táto organizačná zmena zohľadňuje všetky silné stránky pôvodných Voj. Prínosy možno zhrnúť do technickej a ekonomickej oblasti. V tej technickej sa kladie dôraz na využitie väčšieho spektra merania, monitoringu a diagnostiky a jej výsledkov pre poskytovanie komplexného súboru hodnotenia stavu železničnej infraštruktúry. Dôležité je zníženie závislosti na externom prostredí v oblasti diagnostiky ako celku, vyššie využitie možností Ústredného defektoskopického strediska železníc a väčšie využitie kapacít Ústredného metrologického strediska železníc a kalibračných laboratórií aj o elektromery v pôsobnosti ŽSR. Prínosom je i vyššie využitie kvalifikovaného a certifikovaného

personálu, väčšie využitie Certifikačného orgánu osôb pre nedeštruktívne skúšanie prvkov železníc. V neposlednom rade sa prínos očakáva i zo zaradenia Skúšobného laboratória VVÚŽ do systému merania, monitoringu a diagnostiky dopravnej cesty a jeho komplexnejšie využitie.



Stretnutia manažérov so zamestnancami a komunikácia sú v tomto čase na pôde VVÚŽ veľmi dôležité. Na jednom zo stretnutí sme v stredu 20. januára zastihli riaditeľa Ing. Vladimíra Herdu s riadiacimi zamestnancami v Prešove. Tu sa pôvodné pracovisko TÚI zrušilo a zamestnanci sú organizačne začlenení na úsek prevádzky VVÚŽ.

■ Pri každej zmene je dôležitá ekonomická stránka projektu. Čo je prínosom tohto spojenia z pohľadu ekonómov?

Z ekonomického hľadiska spomením kroky, ktoré sú najväčším prínosom. Ide predovšetkým o zníženie počtu odborných sekcií, zníženie duplicitných pracovných pozícií a zlúčenie pracovísk v spoločných sídlach. Ukázalo sa, že správnym krokom je uvoľnenie objektov s následným ekonomickým využitím, ako aj efektívnejšie využitie mobilného parku a vyššie využitie meracej techniky. Tieto kroky prinesú viditeľné úspory.

■ Okrem výskumu a vývoja bude ústav zabezpečovať i revízie a samotné merania. Ktoré z činností budete venovať najväčšiu pozornosť?

Výskumný a vývojový ústav železníc bude pokračovať vo všetkých činnostiach a zámeroch pôvodných organizačných jednotiek, či už v prevádzkovej oblasti (diagnostika a revízna činnosť) ako aj v oblasti špecia-

lizovanej diagnostiky a v expertíznych meraniach. Ďalej v oblasti výskumu a vývoja, certifikovaných činnostiach v oblasti skúšobníctva. Pozornosť sa bude naďalej venovať i historicko-dokumentačnej a archivačnej činnosti. Dôraz bude kladený na kvalitu, komplexnosť a efektivitu týchto procesov.

■ V oblasti merania i diagnostiky ste inovovali mnohé činnosti. Ktoré sú to?

Vývoj v externom prostredí v oblasti merania, monitoringu a diagnostiky bude VVÚŽ reflektovať zavedením cieľovej diagnostiky s aplikáciou inovatívnych metód (metóda akustickej emisie, magnetickej pamäte materiálu, termografia a pod.) až po odhad zbytkovej životnosti materiálov a konštrukcií. Následne musíme primár správcov dopravnej cesty k zavedeniu systému cieľovej údržby. V súvislosti s novým zákonom o dráhach a jeho vykonávacou vyhláškou musíme posúdiť rozsah revíznej činnosti určených technických zariadení. V zmysle poverení ministerstva dopravy, Úradu pre reguláciu železničnej dopravy a Slovenskej národnej akreditačnej služby budeme vykonávať certifikované merania a akreditované skúšky pre relevantnú argumentáciu správcu dopravnej cesty ohľadom technického stavu dráhových mobilných prostriedkov dopravcov, ale aj posúdenie stavu dopravnej infraštruktúry a kvality vykonávaných prác dodávateľmi. Riešit sa budú aj účely zavedenia a udržania podmienok interoperability stanovených technickými špecifikáciami interoperability (TSI).

■ Ako vyzerá nová organizačná štruktúra VVÚŽ?

Pri tvorbe novej organizačnej štruktúry projektový tím vychádzal zo skôr vyhodnotenej databázy produktov a zabezpečovaných procesov na VVÚŽ a TÚI. Vytvorili sme dva úseky. Úsek rozvoja, meraní a analýz a úsek prevádzky.

V rámci tohto členenia sa transformovali dve odborné sekcie VVÚŽ so začlenením odvetvových oddelení predpisov, skúšok a úloh výskumu a vývoja do pôvodných sekcií TÚI. Kvalitatívna úroveň tohto presunu sa stala nadstavbou nových sekcií na úsek prevádzky. Samostatnou oblasťou sú akreditované činnosti - Skúšobné laboratórium, Certifikačný orgán osôb a taktiež Múzejno-dokumentačné centrum.

Ktoré ďalšie kroky vás čakajú v spoločnej organizačnej jednotke?

V 1. štvrťroku nás čaká ešte vydanie interných riadiacich aktov ako i vyhodnotenie vlastnej implementácie a racionalizácie činnosti VVÚŽ a TÚI. Verím, že čas ukáže, že integrácia predmetných činností bola logickou nevyhnutnosťou pre potreby ŽSR.

V závere mi dovoľte, aby som úprimne poďakoval do implementácie zapojeným zamestnancom GR ŽSR, TÚI a VVÚŽ za plynulý prechod činností z TÚI na VVÚŽ.

Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: balky

Modernizácia trate na Kysuciach smeruje k Žiline

Dvojkoľajná trať Žilina – Krásno nad Kysucou je súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Jej modernizácia patrila v roku 2009 medzi najvýznamnejšie priority ŽSR. V priebehu minulého roka sa intenzívne pracovalo na prvých dvoch stavebných častiach, ktoré sa koncom roka ukončili. Zmodernizoval sa 9,2 km úsek trate, stavebná činnosť sa teraz presunula k ďalším dvom častiam.

Zmodernizovaný úsek elektrifikovanej trate medzi Žilinou a Krásnom nad Kysucou s celkovou dĺžkou 18,922 km bude prispôbený na maximálnu traťovú rýchlosť 140 km/h. Modernizácia je rozdelená do piatich ucelených stavebných častí. – V decembri 2009 boli práce zakončené na stavebnom úseku 4 v stanici Krásno nad Kysucou a úseku 3 medzi stanicami Kysucké Nové Mesto a Krásno nad Kysucou. Tieto časti už boli odovzdané do užívania. Zrekonštruovala sa aj zastávka Ochodnica, postavila nová budova zastávky Dunajov. Tie budú odovzdané až po zriadení odborných miest pre plynové prípojky,

ešte počas aktuálnej vykurovacej sezóny, – opisuje Marián Tkáč, manažér pre projekty EÚ z O220 GR ŽSR. Najmä 210-dňová nepretržitá výluka od apríla do novembra striedavo na prvej a druhej traťovej koľaji medzi-staničného úseku komplikovala vlakovú dopravu. – Zavedený

bol výlukový grafikon, niektoré vlaky osobnej dopavy boli nahradené autobusmi. Cestujúci sa sťažovali na časté meškania vlakov, – hodnotí dopravu Jarmila Oravcová, prednostka stanice Kysucké Nové Mesto. Podobný scenár môže očakávať aj v tomto roku, tentoraz v ďalších dvoch stavebných úsekoch 1 a 2. – Ťažisko prác sa sústreďuje v Kysuckom Novom Meste. Nepretržité výluky v medzistaničnom úseku medzi Kysuckým Novým Mestom a Žilinou sú plánované od marca do októbra. Opäť dôjde ku kompletnej obnove infraštruktúry, od zriadenia nového zemného telesa, vyrovnania oblúkov trate, vybudovania trakčného vedenia a zabezpečovacieho zariadenia až po protihlukové bariéry, – vymenúva rozsah tohtoročných prác Marián Tkáč. Na rok 2011 sú naplánované už len zakončovacie práce, bez požiadaviek na nepretržité výluky koľají. Všetky stavebné práce majú byť hotové do 30. júna 2011.



Tak vyzerala zastávka Dunajov kedysi...



... a tak vyzerá po vybudovaní nových nástupišť aj budovy, informačného systému pre cestujúcich a protihlukových stien. V obci pribudla namiesto zrušeného priecestia lávka pre peších.



V Krásne nad Kysucou je vybudovaných 6 km koľají, trakčné vedenie v dĺžke 7 800 m, zabezpečovacie zariadenie ESA 11 a pre cestujúcich nástupišťa s podchodom a informačný systém.



Po modernizácii sa zmení aj stanica Kysucké Nové Mesto.



V stavebnom úseku 3 bolo zrekonštruovaných 5 priecestí a 5 železničných mostov. Vybudovaných je 7080 m dvojkoľajnej trate, trakčné vedenie v dĺžke 18 750 m, či 3-značkový elektronický obojsmerný automatický blok.

(balky), foto: autor

Aj takýto bol želez

Korune už odzvonilo

Euro sa udomácnilo aj v železničných pokladniciach. Slovensko sa stalo 16. krajinou EÚ, v ktorej sa stalo oficiálnym platidlom euro.

Aj svetielkujúca cesta upozorní na vlak!

Na železničnom priecestí v Bratislave - Jarovciach prezentovali ŽSR a 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.



Pomoc na prekonanie krízy

Vláda SR 4. marca súhlasila s pomocou pre ZSSK CARGO vo výške 166 miliónov eur a ŽSR v sume 69,9 milióna eur.

Tieto prostriedky, ktoré majú slúžiť na prekonanie vplyvov svetovej finančnej a hospodárskej krízy na hospodárenie železničných spoločností, poskytnú ešte do konca marca tohto roka ministerstvo financií zo štátnych finančných aktív, a to vo forme návratnej finančnej výpomoci.

Katka opäť bafká v Čermeli

Rok sa s rokom stretol a v košickom depe opäť ožila čermel'ská krásavica - rušeň Katka. Za posledný rok toho stihla habadej. V letnej turistickej sezóne previezla tisíce cestujúcich Čermel'ským údolím, prečkala zimný nečas, prešla rozsiahlou opravou vo Vrútkach. Čo je však najdôležitejšie, pribudol jej ďalší rok života.

ŽSR získali najvyšší rating

Železničiam SR - slovenskému správcovi železničnej infraštruktúry, bol opätovne potvrdený globálny rating A1 a dlhodobý lokálny - národný rating Aaa.sk spoločnosťou Moody's Investors Service. V pondelok 25. mája generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka toto ratingové hodnotenie uviedol so slovami: - Som rád, že sa nám rating podarilo obhájiť na úrovni vlašajška. Uvidíme, čo prinesú najbližšie roky, budeme sa však snažiť udržať si hodnotenie čo najvyššie.



Budeme mať vyššie mzdy

V pondelok 9. februára podpísal generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka a zástupcovia deviatich odborových organizácií pôsobiacich v ŽSR Dodatok č. 2 ku KZ ŽSR 2008 - 2009, ktorý rieši zabezpečenie mzdového nárastu v roku 2009. Zmluvné strany sa vo štvrtok 5. februára dohodli na raste priemernej mzdy za ŽSR vo výške 3,3% a zvýšení tarifných miezd o 4% s účinnosťou od 1. februára 2009.

Tragická nehoda v Polomke

Na železničnom priecestí v Polomke sa 21. februára o 9,03 h zrazil motorový vlak s autobusom. Príčinou nehody je skutočnosť, že vodič autobusu nechal prednosť prichádzajúcemu vlaku. Autobus pred priecestím nezastal, ale plynule prešiel na priecestie. Následkom bola zrážka s vlakom a 12 mŕtvych cestujúcich z autobusu.



Dokončia stavbu zriaďovacej stanice

Nová zriaďovacia stanica Žilina - Teplička bude slúžiť najmä na prijímanie nákladných vlakov určených na rozradenie, prípadne odstavenie a doplnenie vozňov.

O tom, že ju dobuduje Združenie Teplička sa rozhodlo 19. júna podpisom zmluvy o realizácii stavby. Druhú etapu druhej stavby uvedenej investície má dodávateľ uskutočniť za dva a pol roka za takmer 123 mil. eur. Investícia má byť spolufinancovaná z európskych prostriedkov Kohézneho fondu v rámci Operačného programu Doprava.

ANKETA

Čo by ste okrem zdravia a šťastia

Eva ONOFREJOVÁ,
vedúca referentka
dopravy, O 410 GR
ŽSR:



Ak nemám kolegom zapriať to najväčšie, čo potrebujeme - zdravie, tak im prajem aspoň zdravé medziľudské vzťahy. Nech je každý najprv človekom, a až tak príslušníkom niektorej spoločnosti, keďže sme vzájomne prepojení a navzájom sa potrebujeme. Prajem všetkým veľa práce a málo neúspechov.

Anton ANDRÁŠEK,
vedúci SMÚ OZT ZT
Zvolen:



Čo zaželať okrem zdravia a šťastia? Aby sa im splnilo všetko, po čom túžia, aby dopriali iným, čo prajú sebe. Nech sa profesia železničiar (bez výnimky odvetia) zaradí tam, kam patrila. Spravodlivé ocenenie svojej práce, nech nás už nikto nerozbíja, aby sa vrátili tie fungujúce železnice. A predsa len zdravie a zdravie.

Ing. Soňa KUBINCOVÁ,
vedúca oddelenia
O 510 GR ŽSR



Dostatok času a vnútornú pohodu. Prinášajú pokoj pre správne rozhodnutia a dostatok ambícií a síl na určenie nových osobných cieľov. Nemusia to byť mimoriadne vážne plány, možno stačí len prijať trochu iný pohľad na život, prehodnotiť niektoré závery alebo osobné návyky.

ničiarsky rok 2009

Storočné vzostupy aj pády trenčianskej električky

Unikát trenčianskeho kraja, ale aj infraštruktúry ŽSR – Trenčianska električka železnica (TREŽ) bola pri svojom vzniku prezentovaná ako moderné technické riešenie dopravnej spojnice medzi Trenčianskou Teplou a známymi kúpeľmi. Dnes je to jediná úzkorozchodná elektrifikovaná železničná trať dlhá 5,9 km s rozchodom 760 mm, ktorá oslavuje v týchto dňoch svoju storočnicu.

Deň železničiarov

Tradičiu osláv sviatku modrej armády, ako to za posledné roky býva zvykom, sme si aj v tomto mesiaci spoločne pripomenuli celoslovenskými oslavami Dňa železničiarov. Deň železničiarov sa už dlhé roky slávi 27. septembra. Je to dátum, ktorý pripomína otvorenie prvého úseku konskej železnice Bratislava – Svätý Jur v roku 1840.

V piatok 25. septembra sa o 10.00 h. v žilinskom hoteli Holiday Inn stretli zástupcovia troch železničných spoločností a pozvaní hostia, aby vzdali hold železničiarkej profesii a najlepším jednotlivcom aj ocenili.

Prepadol sa tunel

Nehoda, našťastie bez ľudských obetí, postihla budovaný železničný tunel na severe Moravy, medzi Mostami u Jablunkova. Mimoriadna udalosť sa udiala v nedeľu ráno 15. novembra. Na rozostavanom 540 metrovom tuneli sa prepadol strop rozostavaného tubusu a na povrchu zeme vytvoril kráter s rozlohou vyše 7000 metrov štvorcových. Pre nestabilitu starého tunela bola medzi Čadcou a Mostami do 28. novembra úplne pozastavená vlaková doprava.

Moderná stanica

Železnice SR odštartovali v stredu 5. augusta projekt „Moderná stanica“, ktorého cieľom je obnova vybraných železničných staníc v spolupráci so súkromnými partnermi. Verejná obchodná súťaž je vypísaná pre štyri stanice: Bratislava Nové Mesto, Prievidza, Trenčín a Žilina.

Štefánik opäť na železničnej trati

Pýcha železničiarov ožila po 65 rokoch. Reč je o ťažkotónážnom pancierovom vlaku Štefánik, ktorý kedysi bojoval pri Starej Kremnici a verejnosť ho mohla opäť po rokoch vidieť na oslavách 65. výročia SNP. Veľkolepý projekt spojil včerajšok a dnešok prostredníctvom železnice a bude obrovským lákadlom pre návštevníkov i priamych účastníkov bojov, ktorí posledný augustový víkend zavítajú do Banskej Bystrice.



Žel-Rail oslávil svoje desiate narodeniny

Pred pätnástimi rokmi vznikla myšlienka zorganizovať výstavu, ktorej cieľom by bolo propagovať a prezentovať služby a výrobky pre železničné odvetvie. Odvtedy sa už, po rôznych vývojových štádiách, uskutočnil 10. ročník medzinárodnej železničiarскеj výstavy Žel-Rail 2009, ktorý sa konal v dňoch 29. 9. – 2. 10. vo Vrútkach.



Svätá Katarína Alexandrijská – patrónka železničiarov

Kongregácia pre boží kult a disciplínu sviatosti v Ríme na odporúčanie Konferencie biskupov Slovenska schválila žiadosť železničiarov podporenú ministrom dopravy a vyhlásila svätú Katarínu Alexandrijskú za patrónku slovenských železničiarov.

TVÁR ŽSR 2009

Obľúbená súťaž Tvár ŽSR skončila svoj piaty ročník. Víťazmi sa stali Monika Suchardová, výpravkyňa z Čečejoviec a Martin Kovaľ, výpravca z Hanišky pri Košiciach. Čitateľskými víťazmi sú: Monika Kandriková, inšpektorka ÚIVP Košice a Ing. Róbert Kubičár, inžinier železničnej dopravy AO Spišská Nová Ves.

Nový cestovný poriadok

Od polnoci 13. decembra začal na železnici platiť nový cestovný poriadok, ktorý vydali Železnice SR. Cestovný poriadok je platný pre obdobie od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010. Jeho obsahom je rozpis vlakov vnútroštátnej a medzinárodnej dopravy. Dôvodom, pre ktorý ŽSR vydávajú cestovný poriadok je skutočnosť, že ŽSR ako manažér infraštruktúry koordinujú pohyb na železničnej dopravnej ceste. Cestovný poriadok odzrkadľuje požiadavky ZSSK. (sch)

zaželali železničiarom v novom roku?

Ing. Ľubomír URBANÍK,
vedúci pracoviska
Vrútky SŽG Bratislava



Pokoj v rodine, aby nám ráno pred odchodom do práce najbližší vliali pozitívnu energiu. A večer sa vrátíme spokojní domov, ak máme dobré medziľudské vzťahy a bezpečnú prácu, najmä v teréne. Lebo nezhody, nehody a zranenia pohodu z rodiny vytláčajú a potom je len krôčik k tragédiám.

Jozef ŠNÓBL,
dopravný námestník
ŽST Zohor



Minulý rok bol krízový, takže nech máme lepšie ekonomické vyhliadky. Sme závislí od dopravcov, ak budú prepravovať tovary, ľudia budú pokojnejší. Nebudeme toľko stresovaní krízovými opatreniami, žiť v neistote a strachu o zamestnanie, budú viac vidieť pozitíva a sústreďa na prácu.

Dušan ŠTRBÁK,
vedúci SMÚ TO Vrútky,
RR ÚŽI Žilina



Dobré sociálne podmienky majú vplyv na naše zdravie. Čím je pracovná činnosť náročnejšia, tým komfortnejšia by mala byť časť určená na odpočinok. Nech železničiar majú kde relaxovať, najesť sa, vypiť teplý čaj, keď prídu premrznutí z vonku. Bezpečnosť vlakovkej dopravy je totiž závislá aj od ich pohody.

Prípadná havária transformátora už neohrozí ekológiu

Trakčná napájacia stanica (TNS) v Galante napája v normálnej prevádzke tri elektrifikované trate smerujúce do Bratislavy, Nových Zámok a do Trnavy. Keď 21. júna 2008 došlo k havárii trakčného transformátora, napájanie traťových úsekov muselo byť núdzovo zabezpečené zo susedných TNS.

Jednofázové trakčné transformátory slúžia na transformáciu prírodného napätia 110 kV z energetickej rozvodnej siete na napätie 25 kV, ktoré sa cez prípojnice a napájačové vývody dostáva



-Nové transformátory sú už uložené na betonových monolitoch zastrešeného stanovišťa, – ukazuje Stanislav Ľukovič zo sekcie EE, OR Trnava.

do trakčného vedenia na trati. V TNS Galanta boli v nepretržitej činnosti od roku 1967 dva takéto transformátory. Pravdepodobne starnutím izolačného systému transformátora jeho tepelným a elektrickým namáhaním, ale aj vplyvom prírodných podmienok podieľajúcich sa na zhoršení dielektrických vlastností izolačného oleja a jeho prieraznej pevnosti, došlo 21. júna 2008 k požiaru trakčného transformátora T1 s ekologickým ohrozením. Dlhodobá nemožnosť napájania trolejového vedenia by vážne skomplikovala železničnú dopravu v tomto uzle, preto sa jednotlivé napájacie úseky núdzovo prepojili zo susedných TNS v Nových Zámokoch, Trnave a v Bratislave-Viňohrad. Takýto dočasný stav však nemohol trvať večne. – **V závere roku 2009 boli inštalované dva trakčné transfor-**



V areáli TNS Galanta sú nachádzajú aj základy novobudovaného filtračno – kompenzačného zariadenia. Má slúžiť na filtráciu vyšších harmonických frekvencií v napätí a kompenzáciu jalového výkonu v transformátoroch. Stavba však bola pozastavená v jeseni 2008.

mátory novej konštrukcie, s výkonom 12,5 MVA. Bolo nutné vymeniť i prírodné laná, káble aj ovládacie skrine. Pre transformátory bolo vybudované stanovište s protipožiarnou stenou a strechou zabraňujúcou prístupu zrážkových vôd a ich znečisteniu pri omývaní transformátora. Dnes sa apeluje na ochranu životného prostredia, takže súčasťou je aj vaňa, zachytávajúca olej, ktorý odkvapkáva z prístrojov, alebo unikne v prípade havárie z transformátora, – hovorí Stanislav Ľukovič zo sekcie EE, OR Trnava. V hermeticky uzavretom transformátore je totiž až 7300 kg oleja, ktorý slúži na chladenie a izoláciu a jeho únik by spôsobil ekologickú haváriu. Verme, že k takejto situácii nikdy nedôjde.

(balky), foto: autor

Výmena ústredne vyvolala aj nespokojnosť železničiarov

Nie je digitál ako digitál – počuť od mnohých nespokojných zákazníkov Železničných telekomunikácií v Košiciach. Pred Vianocami totiž došlo v tomto uzle k výmene telefónnej ústredne, v rámci ktorej sa u užívateľov zmenili aj digitálne telefónne aparáty.

Na výhody digitálnej ústredne Lucent, slúžiacej od roku 1998, si už železničiar v Košiciach zvykli. Nečudo, že jej výmenu spojenú so zamenou telefónov prijali niektorí s nevôľou. Užívateľia hlasových služieb však netušili, že v apríli 2009 došlo k výpadku procesora a starú ústredňu ovládal už len jeden procesor. – **Dodávateľ ústredne už nepodporoval servis k tomu typu. V prípade výpadku druhého procesora by 1640 účastníkom stíchli aparáty, prerušilo by sa spojenie s okolitými ústredňami,** – opisuje vážnosť situácie Ing. Ladislav Kuhn, vedúci prevádzky z košickej poľnohospodárskej ŽT. Riešením bola výmena ústredne za novú typú Alcatel. Podobné boli vybudované aj v iných lokalitách, odpadli tak problémy s ich vzájomným prepájaním. Zjednotením technologickej základne sa rozšírili funkcie v rámci všetkých

ústrední Alcatel v sieti ŽSR a celoplošne sa dosiahol vyšší komfort so štandardnou funkcionalitou. Zamestnanci ŽT museli v predvianočnom období, v priebehu troch hektických dní aj počas víkendov, nakonfigurovať novú ústredňu, pripojiť ju k okolitým ústredňám, rozniesť 430 digitálnych aparátov, prepínať všetkých účastníkov a podľa požiadaviek meniť zobrazované údaje na displejoch telefónov. Keďže pôvodné digitálne prístroje neboli kompatibilné s inštalovanou ústredňou, k dispozícii boli 3 nové typy aparátov, od jednoduchších po najkomfortnejšie. Množstvo požiadaviek na telefóny najvyššieho radu však prevýšilo ich reálny počet, takže niektorí užívatelia boli nespokojní s pridelením telefónu nižšieho radu. Ani funkcie oboch ústrední nie sú úplne rov-



Ing. Petra Zgeburu (vpravo), vedúceho skupiny hlavovej techniky, sme zastihli pri kontrole konfigurácie novej ústredne. Jozefína Ľubeková, technička telekomunikačnej techniky, zasa pripravuje rozvoje elektrických vodičov na prepínanie telefónnych účastníkov.

naké. Teraz má užívatel možnosť zobrazenia posledného zmeškaného hovoru z externých sietí, no do konferenčného hovoru zapojí len dvoch účastníkov, kým predtým až piatich. Rozdiely sú aj v zadávaní kódov služieb, ovládaní a konfigurácii telefónov. Košickým účastníkom telefónnej siete ŽSR tak neostáva nič iné, len si zvyknúť na iné postupy pri používaní nových digitálnych aparátov.

(balky), foto: autor

Železničná trať Tisovec – Hnúšťa zostala po záplavách neprejazdná

Decembrový dážď, topiaci sa sneh a následné záplavy narobili poriadne škody aj železnici. Podmytá pôda totiž na seba nenechala dlho čakať a razom ukázala, čo jeden z prírodných živlov dokáže.



Pod železničnou traťou na trase medzi Tisovcom a Hnúšťou v kilometri 44, 750 sa 25. decembra zosunula obrovská časť pôdy. Železničná doprava je prerušená. Pre cestujúcich je zabezpečená náhradná autobusová doprava.

Pod traťou na trase medzi Tisovcom a Hnúšťou v kilometri 44, 750 sa zosunula obrovská časť pôdy 25. decembra a, i keď železničari na odstránení škôd začali ihneď pracovať, aby cestujúci mohli počas sviatkov pokojne a najmä bezpečne cestovať, nepodarilo sa.

Ani viacnásobný násyp štrku nepomohol a svah sa pod traťou stále zosúval. K zdanlivo ľahko riešiteľnému problému, museli byť preto prizvaní odborníci nielen zo ŽSR, ale aj zo Žilinskej univerzity. V úseku, kde sa pôda zosunula, je mimoriadne nestabilné podložie, preto museli odborníci zvoliť inú techniku spevnenia pôdy pod traťou. – **Časť svahu bolo po-**

trebné odkopať a zasadiť hlboké mikropiloty, – povedal vedúci atrakčného obvodu vo Zvolene Ing. Lubomír Tomášik. To v praxi znamená, že v časti, kde je zosunutá pôda, museli vyvŕtať asi 6 metrov hlbokú dieru, do ktorej sa zasadili koľajnice, ktoré sa následne zabetónujú. Potom by sa pôda pod traťou už nemala rozchádzať. Na práce osadenia mikropilotov bola vybratá česká firma, na ostatnom robia zamestnanci SMÚ TO Jesenské, ÚŽI Zvolen.

Doprava je až do konca januára nahradená autobusmi a dátum obnovenia vlkovej dopravy zatiaľ nie je známy.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Žarnovická stanica pod vodou

Problémy s enormným privalom snehu a mrznúcim dažďom mali posledné decembrové dni s pokračovaním v januári takmer v celej Európe. V susednom Česku množstvo snehu a ľadu ochromilo i železničnú dopravu. Stromy, ktoré nevydržali ťarchu snehu, poškodili elektrické napájanie na železničnej trati, ktorá spája severomoravské Mosty u Jablunkova so slovenskou Čadcou.

I keď na Slovensku bolo počasie miernejšie, na mnohých miestach bolo takmer ako aprílové. Vo viacerých regiónoch sme sa namiesto snehovej ná-

dielky dočkali prídely vody. Tatko vyzerala železničná stanica Žarnovica 26. decembra minulého roku. Určite by ste nepovedali, že fotografia bola urobená v zime. Najkritickejšie to bolo v Žarnovici na Štefana v čase od 4.10 h zhruba do 15.40 h na zvolenskom zhlaví, keď po danom úseku museli vlaky prechádzať zníženou rýchlosťou 10 km/hod.

Ivan BÚRY, foto: autor

Časy, keď v decembri napadla poriadna snehová nádielka sú zrejme preč. I keď nám zima ešte určite predvedie svoju silu, počas Vianoc v železničnej stanici Žarnovica potrebovali železničari gumené čizmy...



Rýchlik do cieľa dorazil, žiaľ bez neho

Keď v piatok 15. januára o tretej popoludní opúšťal R 1507 Chopok Bratislavu, nikto netušil, aký tragický koniec bude mať táto jazda.

V úseku medzi Spišskými Vlachmi a Krompachmi o 19.45 h pri výkone služby bol cestujúcim, ktorého tesne predtým prepustili z väzenia, napadnutý vlakvedúci Ján Andreanin. Cestujúci ho bodol nožom do oblasti hrudníka, len sedem centimetrov od srdca. Páchatela sa vlakvedúcemu ešte podarilo aj s pomocou ďalších cestujúcich okamžite zadržať. A kým útočníka zadržala v železničnej stanici Margecany polícia, vlakvedúceho odviezli okamžite do nemocnice v Krompachoch. Jazdu rýchlika na posledných kilometroch do cieľa musela zvládnuť sprievodkyňa Gabriela Kuncová sama, i keď s obavami a veľkým strachom o kolegov život. Rýchlik v ten deň do cieľa dorazil s meškaním, žiaľ bez vlakvedúceho. V čase našej uzávierky sme sa dozvedeli potešujúcu správu, že Jankov zdravotný stav sa zlepšil.

Ján Andreanin pracuje na železnici už dvadsať rokov. Najčastejšie sa s ním stretnete v IC vlakoch, ale aj v rýchlikoch. Bol jedným z tých, ktorí pracovali i počas minuloročných vianočných sviatkov a na Silvestra. Ako nám prezradil v rozhovore pred tragickou udalosťou, vždy si dokázal zariadiť a stihnúť všetky rodinné i sviatočné povinnosti. Vlakvedúcemu, železničiarovi Jánovi Andreaninovi želáme skoré uzdravenie a tešíme sa na jeho skorý návrat a stretnutie v práci.

Vladimír SALZER



Veľa nechýbalo a železničiar Ján Andreanin už nemusel byť medzi nami...

ÚIVP radí

Jazda vlaku popri neobsluhovaných (pokazených) návěstidlách

Komentár k článku 105, 109, 110 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky

Nič nie je dokonalé.

Túto jednoduchú vetu nemusel vysloviť nikto múdry, aby sa nedala aplikovať v bežnom ľudskom živote v súvislosti s každodennou prácou človeka. V súkromí môže dôjsť ku poruche televízneho prijímača, niektorého kuchynského spotrebiča alebo ktorejkoľvek inej technickej časti v domácnosti. Podobne to môže byť aj v iných oblastiach, železničnú prevádzku nevynímajúc. Aj tu môže dôjsť k rôznym poruchám na dopravnej ceste. Či už k poruche dráhového vozidla, celého zabezpečovacieho zariadenia alebo len k poruche jeho časti, napríklad návěstidla.

Význam návěstidla sme si už v jednom z predchádzajúcich vydaní Ž semaforu vysvetlili. Dokonca sme zverejnili, v ktorých prípadoch je potrebné hlavné návěstidlo kryť návesťou „Stoj“, a v ktorých nie. V dnešnom príspevku sa pokúsime priblížiť a grafický znázorniť všetky prípady, ako sa dá zrealizovať jazda vlaku popri pokazenej časti technického zariadenia prevádzkovateľa dráhy.

Možnosť č. 1 – rozkaz „V“

„Vchodové návěstidlo sa neobsluhuje. Vchod do stanice dovolený“ – obr. 1

„Vchodové návěstidlo sa neobsluhuje. Vchod k cestovému návěstidlu dovolený“ – obr. 2

„Vchodové a odchodové návěstidlo sa neobsluhuje. Vchod a odchod dovolený“ – obr. 3

Možnosť č. 2 – použitie „Rádiostanice“

Obsah ústneho príkazu na vchod (prechod) vlaku je totožný s textom rozkazu „V“ – obr. 4

Možnosť č. 3 – použitie „Privolávacieho okruhu“

Obsah ústneho príkazu na vchod (prechod) vlaku je totožný s textom rozkazu „V“ – obr. 5

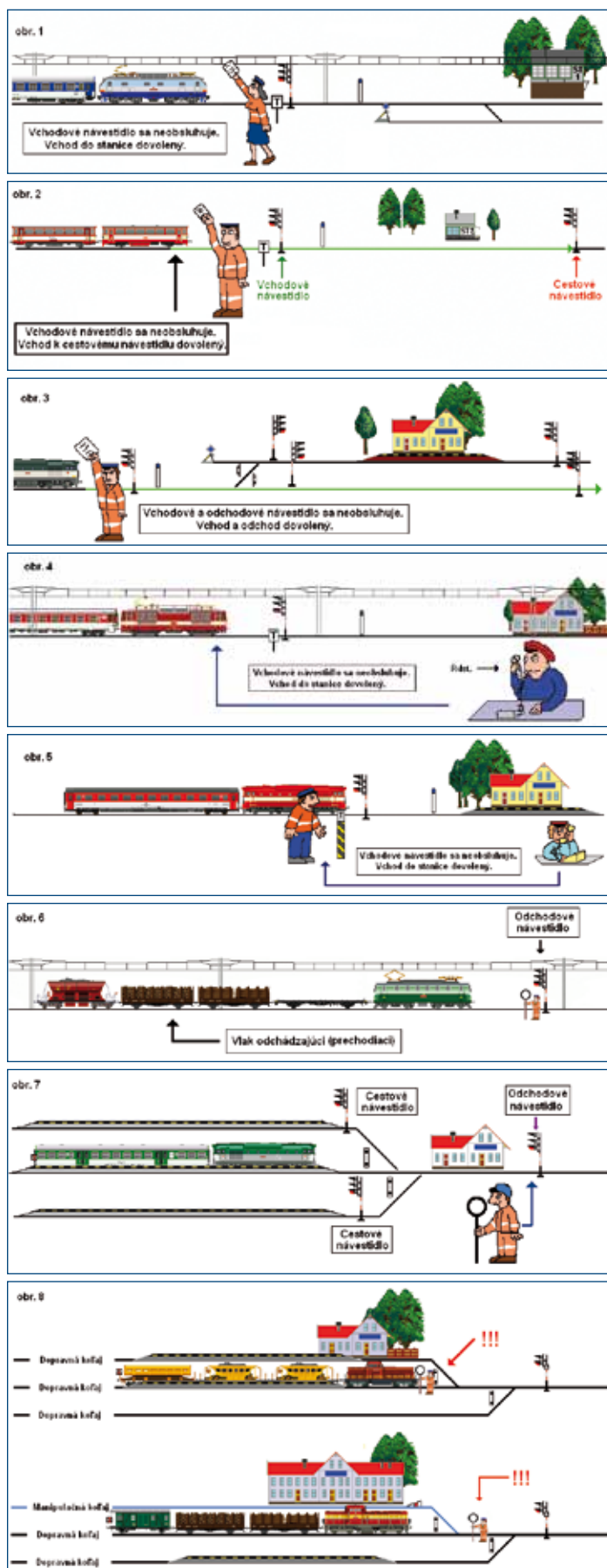
Možnosť č. 4 – použitie návesti „Opatrne na ručnú privolávaciu návesť“

Táto problematika je o niečo náročnejšia, pretože prípadov v súvislosti so správnym dávaním návesti „Opatrne na ručnú privolávaciu návesť“ je viac.

V článku 109 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky je uvedené, že pokiaľ je návěstidlo umiestnené priamo vpravo vedľa koľaje „Opatrne na ručnú privolávaciu návesť“ sa dáva priamo pred týmto návěstidlom, či už pri vlaku odchádzajúcom, ako aj prechodiacom (obr. 6).

Atypická situácia môže nastať v prípade, ako je to znázornené na obrázku č. 7.

Tu je potrebné poznamenať, že aj v tejto situácii je naplnená podstata článku 109 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky, preto návěst „Opatrne na ručnú privolávaciu návesť“ sa aj v tomto prípade dáva priamo pred odchodovým návěstidlom. Ak by odchodové návěstidlo nestálo priamo vpravo vedľa odchodovej koľaje, potom sa návěst „Opatrne na ručnú privolávaciu návesť“ dáva v úrovni námedzníka zakončujúcom vlakovú cestu vpravo vedľa koľaje (obr. 8).



Bc. Emil CHLEBNIČAN

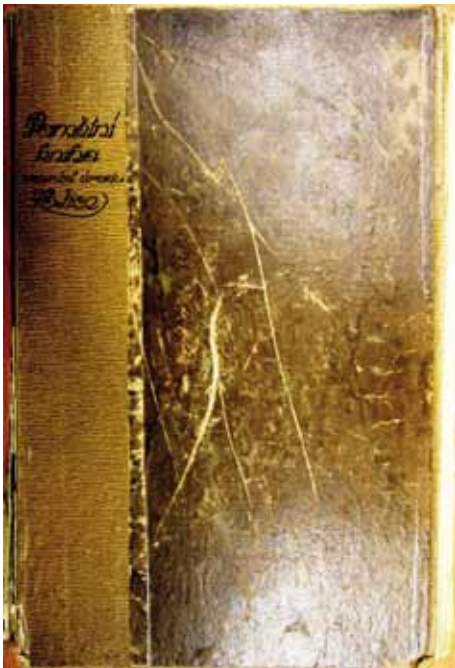
Kto nepozná svoju minulosť, nezaslúži si ani budúcnosť

Pri trochu nadnesenom konštatovaní možno povedať, že čitateľ nemusí mať k dispozícii stroj času, aby mal priblížené minulé časy železnice. Z veľkej časti mu k tomu poslúžia aj vyhotovené pamätne knihy jednotlivých železničných staníc, ktoré sa nachádzajú v archíve.

Pamätne knihy v mnohom pre historikov tvoria cenný materiál pre bádanie v železničnej správe, ale nepochybne potešia aj srdiečka laických železničných nadšencov. Písanie pamätných kníh má veľký význam pre zachovanie dôležitých a pamätihodných udalostí týkajúcich sa železníc. Pre históriu železníc najmä pokiaľ ide o dôležité udalosti, ktoré sa odohrali nielen na železnici, ale aj v obvode železničnej stanice a následne na diaľnici v širšej spoločnosti, ktorá je nepochybne so železniciou spätá.

Pamätne knihy

Tradiciu písania pamätnej knihy na železničiach, z nám dostupných prameňov, zaznamenávame od roku 1923, keď Výnosom Ministerstva železníc zo dňa 17. októbra, č. 27291-1/2 bolo nariadené riaditeľstvám štátnych železníc zriadiť u všetkých dopravných a staničných



úradov Pamätnú knihu, do ktorej „by sa zapisovali všetky dôležité a pamätihodné udalosti železničné, nastalé v určitej traťovej oblasti“ (presná citácia). Aj keď výnos ministerstva vyšiel až v roku 1923, existujú pamätne knihy, ktoré opisujú udalosti aj spreď tohto obdobia, napr. pamätná kniha staničného úradu Dubová, Rimavská Sobota, Lubochňa a ďalšie. O založení a vedení Pamätnej knihy boli vydávané rôzne nariadenia, opatrenia či rozkazy. Posledným vydaným dokumentom bolo opatrenie z roku 1982 - „Vedenie dokladov archívnej hodnoty - Pamätná kniha“.

V súčasnosti vyšla Smernica o tvorbe, vedení a uchovávaní pamätnej knihy na ŽSR, ktorá nadobudla účinnosť 1. 12. 2009. Smernica rieši otázky vecnej štruktúry pamätnej knihy, teda čo by mala obsahovať a rieši aj ochranu tohto cenného historického zdroja pre našich nasledovníkov. Originály pamätných kníh sa nachádzajú priamo v železničných staničiach, ktorých dianie zachytávajú pre budúce pokolenia. V Archíve ŽSR sa nachádzajú okrem niekoľkých výnimiek len opisy týchto kníh. V mnohých prípadoch je to jediný zdroj, z ktorého môžu historici, bádatelia či laickí nadšenci získať informácie o udalostiach, na tej-ktorej stanici.

Úvodny kníh sú venované politickej a spoločenskej situácii v spoločnosti. Pamätne knihy, ktoré boli založené v období 1939 - 1945 majú spracovaný úvod, v ktorom sú zaznamenané nielen dejiny stanice od jej vzniku, ale aj stručný dejinný prehľad obce či mesta.

Zbierka opisov pamätných kníh žiaľ nie je kompletná, pretože v minulosti nie každá stanica poslala opis pamätnej knihy do archívu. Horšie sú prípady, keď sa opis nenachádza v Archíve ŽSR a originálna pamätná



knih konkrétny železničnej stanice sa v rámci organizačných zmien niekde „stratila“. Tento stav sa snaží zmierniť a do budúcnosti riešiť aj spomínaná smernica. Archív ŽSR má ambíciu zozbierať pamätne knihy staníc, ktoré stratili samostatnosť do svojho archívneho fondu, aby bola istota, že tieto sa už nestratia.

Opis pamätnej knihy je jednou z foriem ochrany pamätnej knihy. V prípade, že sa originálna stratí, alebo znehodnotí, jej opis je uložený v archíve.

Týmto článkom začíname aj pre čitateľov nepochybne zaujímavú sériu článkov čerpajúcich z opisov pamätných kníh uložených v Archíve ŽSR. Budeme sa snažiť vyberať udalosti, ktoré opisujú alebo inak dokresľujú významné historické udalosti železnice, či širšej spoločnosti z pohľadu železničiarov.

Mgr. Daša Veliková, Mgr. Jozef Prillinger

Vzťah k národnej histórii

Múzeum dopravy v Bratislave - detašované pracovisko Slovenského technického múzea Košice - bolo verejnosti sprístupnené dňa 24. júna 1999. Desiate výročie tejto udalosti si pripomenuli účastníci odborného semináru - Ochrana pamiatok dopravy v rámci Slovenska, ktorý sa v decembri uskutočnil v klubovni bratislavského múzea.

Zúčastnili sa na ňom zástupcovia takmer všetkých slovenských múzeí a ďalších inštitúcií, zaoberajúcich sa ochranou pamiatok z oblasti dopravy. Seminár sa tiež stal príležitosťou na stretnutie tých, ktorí pred desiatimi rokmi prispeli ku vzniku Múzea dopravy - vedľa zástupcov košického Slovenského technického múzea najmä Veterán Klubu Bratislava a ŽSR. Odborné príspevky dokázali mierny, no stály pokrok vo vývoji historického

povedomia na Slovensku vo vzťahu k pamiatkam dopravy. Potvrdili tiež správne smerovanie slovenského dopravného múzejníctva, ažda s výhradou doplnenia jeho štruktúry o chýbajúcu tému vodnej dopravy. A napokon - ukázali, že spolupráca s nehonorenými dobrovoľníkmi prináša tým múzeám, ktoré sa k nej odhodlajú, nielen viditeľný efekt vo vytvorených hodnotách, ale aj oveľa intenzívnejšie naplnenie osvetového posla-



Zľava: Ing. Jirí Kubáček, CSc. a Ing. Aleš Bílek počas prednášky na seminári.

nia múzejnej práce. Ukazuje sa, že v tomto prípade ide o najefektívnejší spôsob nadviazania vzťahu verejnosti k národnej histórii.

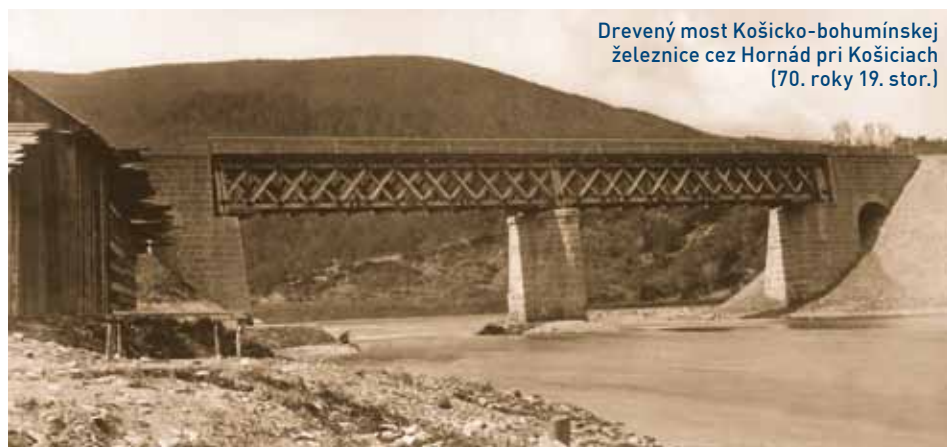
(JK) Foto: Ivan WLACHOVSKÝ

Vývoj konštrukcie železničných mostov

Nízky súčiniteľ trenia medzi kolesom a koľajnicou znemožňuje železničným vozidlám zvládať príliš veľké stúpania a spády, ich dĺžka im zas nedovoľuje prechádzať príliš ostrými oblúkmi. Preto si vedenie línie železničnej trate vyžaduje prekonávať aj na prvý pohľad nevýznamné terénne prekážky drahými umelými stavbami. Pre prekonávanie údolí a vodných tokov slúžia mosty. Železnica so svojimi ťažkými a relatívne rýchlo sa pohybujúcimi vlakmi postavila počas druhej štvrtiny 19. storočia pred stavitel'ov mostov dovedy nevídané konštrukčné zadania.



Klenutý most na koneskej železnici Bratislava – Trnava (40. roky 19. stor.)



Drevený most Košicko-bohumínskej železnice cez Hornád pri Košiciach (70. roky 19. stor.)

Drevo nahradilo železo

Pre prekonávanie kratších rozpätí do cca 20m sa na prvých železničiach používali murované stavby z kameňa alebo tehál, s ktorými mali vtedajší stavitelia celkom bohaté skúsenosti. Takáto konštrukcia však nebola použiteľná pri prekonávaní širokých vodných tokov – hustá reťaz pilierov by mohla klásť vodnému toku nežiaducu prekážku. V takých prípadoch sa na prvých parostrojných železničiach stavali drevené mosty. Najväčšie s rozpätím jedného poľa až 40m boli konštruované s mrežovými nosníkmi sústavy Long alebo Howe. Pre menšie rozpätia sa najčastejšie používali vzperadlové konštrukcie na pilótach zabaranených do dna riek alebo terénu s roštovými nosníkmi rôznych typov.

Nízka životnosť drevených mostov, vysoké nebezpečenstvo požiarov, ako aj vzrastajúca hmotnosť a rýchlosť vlakov si už čoskoro vynútili nahradiť drevo drahším, no odolnejším železom. Pre rozpätia do 5m boli v polovici 19. storočia s úspechom použité valcované nosníky tvaru I, pre rozpätia do cca 20m sa uplatnili plnostenné konštrukcie, znitované z plechov a valcovaných profilov. Najväčšie mosty boli stavané ako priamopásovité nitované sústavy, podobné dreveným mostom. Ich rovnobežné nos-

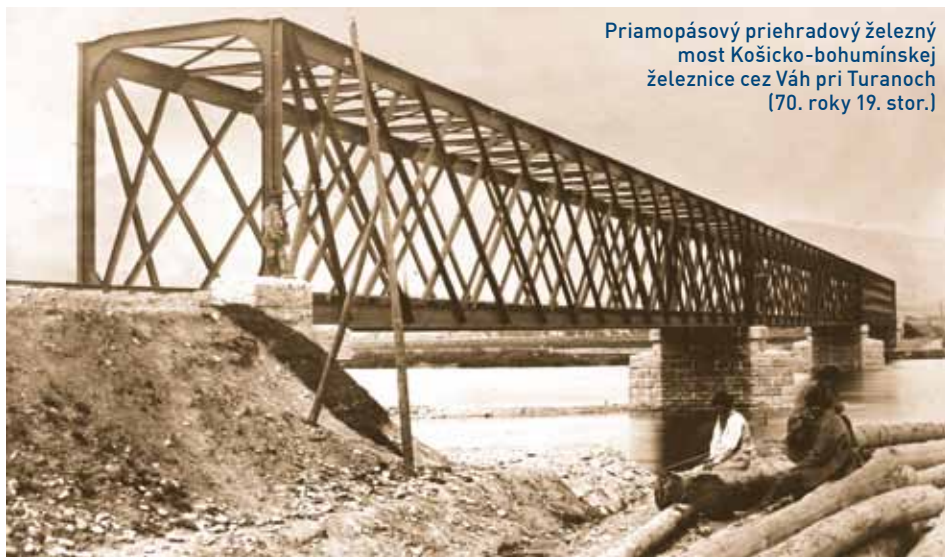
níky boli pospájané prekríženými a pomerne úzkymi mrežovými tyčami. Prvými takými mostmi sa na území Slovenska stali mosty cez Ipel' a Hron medzi Štúrovom a Szobom postavené v roku 1858. Nosník mostov bol skonštruovaný ako priebežný, t.j. celý most tvorila jediná, na polia nerozdelená mostná konštrukcia. Pomerne veľká tepelná dilatácia železných mostných konštrukcií znemožnila upevňovať ich na podpery pev-

ne. Preto už prvé železné mosty boli s výnimkou jedinej podpory voľne položené na klzných platniach zapustených do ostatných mostných podpôr.

V 70. rokoch 19. stor. boli dovedy obvyklé mrežové mostné konštrukcie vytlačené priehradovými nosníkmi s jednoduchými krížmi, vytvorenými pomerne širokými diagonálami, oddelenými tuhou zvislicou. Zvislé stojky uľahčovali pripojenie priečných horizontálnych výstuh oboch mostných pásov. Takéto mosty si vyžadovali v porovnaní so staršími mrežovými konštrukciami menšiu stavebnú výšku a boli odolnejšie proti priečnym silám, spôsobovaným čoraz ťažšími a výkonnejšími parnými rušňami. Vedľa mostov s priebežnými nosníkmi sa objavili i mosty so samostatnou konštrukciou nosníka pre každé pole. Najväčším priamopásovým priehradovým mostom Slovenska bola 72m dlhá mostná konštrukcia premostenia Dunaja v Bratislave pochádzajúca z roku 1890.

Mosty so zakriveniami

Snaha minimalizovať materiálové náklady sa v 80. rokoch prejavila na Sloven-



Priamopásový priehradový železný most Košicko-bohumínskej železnice cez Váh pri Turanoch (70. roky 19. stor.)



Most cez Dunaj v Bratislave s kombináciou jedného poloparabolického a niekoľkých priamopásových nosníkov (1890).



Železobetónový klenutý most na nedostavanej železnici Slavošovce – Lubeník (prvá polovica 40. rokov 20. stor.). Foto: P. Kallo

sku výstavbou prvých mostov so zakriveným horným pásom a spodnou mostovkou (1883 – premostenie Váhu pri Trenčíne, Púchove a Nosiciach), ktoré boli úspešným pokusom o praktické vyhotovenie ideálneho nosníka s konštantným napätím. Potreba dosiahnuť účinné vystuženie mostnej konštrukcie priečnym spojením jej horných pásov horizontálnymi výstuhami viedla v tomto prípade k použitiu tzv. eliptickej konštrukcie (zakrivený pás má tvar časti elipsy), vedúcej horný pás konštrukcie v podstatnej časti mosta dostatočne vysoko nad koľajou. V prípade zakrivenia horného pásu mosta do tvaru paraboly bolo z toho istého dôvodu zvolené tzv. poloparabolické usporiadanie – parabolický oblúk horného pásu tu nadväzoval na koncoch mosta na spodný pás nie priamo, ale prostredníctvom zvislej stojky. Najväčšou konštrukciou tohto druhu na Slovensku sa s rozpätím 92 m stal roku 1890 stredný diel premostenia Dunaja v Bratislave na trati Zadunajskej miestnej železnice. Zvláštnym typom mostných nosníkov so zakrivenými pásmi sa stali tzv. kosákové nosníky, charakteristické parabolickým zakrivením horného i spodného mostného pásu. Takýmito konštrukciami bolo možné prekonať skutočne veľké rozpätia (most cez Dunaj pri Komárne z roku 1910; rozpätie najdlhšieho nosníka tu dosiahlo 101,76 m).

Klenuté mosty

Horský charakter novostavaných železníc v medzivojnovom období umožnil renesanciu klenutých mostov. Objavili sa predovšetkým na trati Zvolen – Krupina a Červená Skala – Margecany. Pokroky dosiahnuté v technológii železobetónu umožnili v rokoch 1931 – 1933 postaviť pri Telgárte prvý klenutý železobetónový most na ČSD s rozpätím hlavného oblúka 32 m.

Nové smery v stavbe oceľových železničných mostov sa začali presadzovať na prelome 50. a 60. rokov 20. storočia. Zváranie sa prvýkrát uplatnilo na stavbe priehradového priamopásového mosta pri Bánove (Pod Dielom) na ozubnicovej trati Tisovec – Pohronská Polhora, stavanom v rokoch 1958 – 1959. Tento most

bol zaujímavý i jedinečným použitím kovových pilierov a spojitou polygonálnou konštrukciou priehradového mosta. Ďalšou zväranou mostnou konštrukciou na železničiach Slovenska sa v roku 1962 stal most cez Rajčianku pri Žiline na trati Bratislava – Žilina. Prvýkrát sa tu u nás objavili veľmi tuhé pásy a diagonály s uzavretým komorovým prierezom. Dovtedy bežné montážne nitovanie bolo u tohto mosta nahradené vysokopevnosťnými skrutkami.

Úspora materiálu pri stavbe oceľových mostov sa stala v 70. rokoch motívom uplatnenia tzv. Langrovho nosníka, využívajúceho plnostenný nesamonosný trám, zavesený na vystužujúcom oblúku jednoduchými zvislicami bez diagonál. Takýto most s rozpätím 63 m nahradil roku 1974 takmer 90 rokov starú konštrukciu pri Hornom Srní na trati Trenčianska Teplá – Veselí nad Moravou.

Železobetónové a oceľobetónové mosty

Nedostatok ocele v 50. rokoch otvoril cestu intenzívnemu rozvoju konštrukcie mostov z predpätého betónu. Prvými mostnými konštrukciami z prefabrikovaných železobetónových nosných dielov komorového prierezu sa stali mosty na tratiach Orlov – Plaveč a Margecany – Červená Skala. Iným typom železo-

betónových mostov boli mosty stavané v rokoch 1964 – 1965 na novostavbe širokorozchodnej trate – nosníky požadovanej dĺžky až 34,2 m tu boli zostavované z rozmerných, vopred predpínaných železobetónových prefabrikátov prierezu T, dlhých 6 a 11,5 m a potom zasúvané na miesto.

Významným pokrokom vo výstavbe železničných mostov sa stalo použitie spriahnutých oceľobetónových konštrukcií, využívajúcich železobetónovú mostovku nesenú oceľovými priehradovými alebo plnostennými nosníkmi. Usporiadanie ponúkalo úsporu ocele (až 40 % pri menších rozpätiach) oproti tradičným oceľovým mostom, menšiu hmotnosť v porovnaní s betónovými mostmi a nižšiu cenu. Ich typickými príkladmi sa stali mosty na tratiach Zohor – Plavecký Mikuláš a Devínske Jazero – Stupava, budované roku 1973 v súvislosti s výstavbou diaľnice Bratislava – Brno, most nad štátnou cestou v Spišskej Novej Vsi z r. 1975 a neskôr (1977 – 1985) tiež nábrežné železničné estakády bratislavského diaľnično – železničného mosta (tok Dunaja tento mimoriadny most prekonáva priamopásovou jednoduchou oceľovou priehradovinou bez zvislic s rozpätím hlavného poľa 204,8 m).

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.

Foto: archív MDC

Zaťažovacia skúška mosta s eliptickým nosníkom pri Milochove na Považskej železnici (1883). Foto: Archív Trenčianskeho múzea v Trenčíne.



Železničiarov opäť menej

K 1. januáru 2010 evidujú Železnice SR 17 004 zamestnancov. V predošlom roku pracovalo v ŽSR v priemere 17 264 ľudí, aj keď v podnikateľskom pláne na rok 2009 sa uvažovalo až s počtom 17 806. Oproti roku 2008 klesol v evidencii stav o 557 osôb, dlhodobý trend znižovania zamestnanosti sa teda podarilo udržať.

Minulý rok skončilo pracovný pomer so ŽSR 874 ľudí, z nich 198 odišlo do starobného dôchodku. Medzi nimi aj Štefan Plavnický a Stanislav Woziwodský, ktorí spoločne s ďalšími 24 kolegami skončili na Silvestra 2009 svoju železničiaru kariéru. Obaja síce nepochádzajú zo železničiarovských rodín, no napriek tomu obdivuhodných 43 rokov venovali železnici.

Na dopravu dohliadal z obľúbenej funkcie

Kolko rokov by ste vydržali pracovať na súčasnej pozícii? Asi nie je veľa tých, ktorí by prekonal Štefana Plavnického. Vo funkcii dopravného námestníka v železničnej stanici Plaveč odslúžil neuveriteľných 34 rokov.

Vyrastal v oblasti, kde veľa pracovných príležitostí nebolo, preto po skončení štúdia na Strednej všeobecno-vzdelávacej škole v Lipanoch skúsil šťastie na železnici. – **V tom čase sa sprevádzkala trať z pohraničnej stanice Orlov cez Plaveč do Podolíncu. Výpravcov však bolo málo, preto ma v roku 1966 prijali do zácviku. Po autorizačných skúškach som začal slúžiť v Orlove,** – spomína na prvé chvíle na železnici Štefan. Nárast dopravy bol citeľný, nákladné vlaky prichádzali z Poľska aj Prešova, dopĺňali ich motoráčky do Podolíncu. Ako sa však končila éra parných rušňov, začal upadať aj Orlov. Závaže pribúdalo, staničné koľaje boli krátke, prevádzka aj ľudia sa preto sťahovali do novej stanice v Plavči, do ktorej prišiel po základnej vojenskej službe v roku 1970 aj náš mladý výpravca. Syčanie pary strieda hukot dízlových motorov a Štefan prvýkrát, no naposledy mení funkciu. V roku 1975 sa stáva dopravným námestníkom v Plavči. – **Vtedy ešte na toto miesto nebolo potrebné vysokoškolské štúdium, postačilo mi 6 rokov praxe. V stanici bolo vždy rušno, z Poľska na Balkán sa prepravovali autá Maluchy, naspäť zasa ovocie. Spolupracoval som s poľskými kolegami, dozeral na mladších výpravcov aj na prepravnú činnosť,** – hovorí Štefan. Vystriedalo sa pri ňom 6 prednostov, s každým mal kamarátsky vzťah. Vysokoškolákov začal v riadení stanice, oni mu zasa radili pri výpočtovej technike. Núkali mu miesto prednostu v Sabinove či Podolínci, ale svoju funkciu si obľúbil a, navyše, pracoval vo výbornom kolektíve. Ľudia z Plavča a poľskej Muszyny sa totiž stretávali nielen pracovne, ale i na športových súťažiach, poznali sa. Život bol



voľakedy pestrejší. Dnes, v čase odchodu do zásluženého dôchodku sú železničiarov rozdelení, jazdí oveľa menej vlakov, trať z Poľska do Prešova je už elektrifikovaná a zo stanice Orlov je len zastávka. Prioritou Štefana Plavnického však už nebude doprava, ale najmä zdravie a utužovanie rodinných vzťahov.

Rozhodnutie otca ho nasmerovalo k elektrotechnike

Technickým zariadeniam elektrotechniky a energetiky zasa celý svoj produktívny vek zasvätil Stanislav Woziwodský. A pritom všetko mohlo byť ináč.



– **Premýšľal som, že pôjdem v šlapajach otca, ktorý bol dentom. V tom čase sa už pripravovala elektrifikácia trate z Brna do Bratislavy, preto padlo otcovo rozhodnutie, že skúsím nový odbor na priemyslove v Trnave, zameraný na elektrickú trakciu a elektroenergetiku v doprave,** – hovorí Stanislav o osudovom nasmerovaní k elektrotechnike a energetike. Vyzbrojený vedomosťami o novej technike

začínal ako elektromontér Elektroúseku Bratislava v novovybudovanej trakčnej napájacej stanici v Bratislave, aby sa neskôr dostal do Galanty. Cez pozíciu majstra a hlavného majstra sa vypracoval na vedúceho oddelenia prevádzky vtedajšej Správy EE Bratislava. Okrem pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení už musel ovládať i problematiku energetického napájacieho systému zabezpečovacích zariadení, princípy budovaného diaľkového riadenia, riadiacich systémov, či priebežne študovať nové elektrotechnické normy. Neustále sledoval trendy v elektrotechnike a podieľal sa na ich zavádzaní aj v ŽSR. Pričinil sa o postupnú náhradu výkonových prvkov na trakčných napájacích staniciach. Jeho odborná zdatnosť v technickej oblasti bola jednoznačne prínosom pre sekciu. Za dobre odvedenú prácu ho v roku 2001 ocenili najvyšším rezortným vyznamenaním – Poctou ministra dopravy. Po personálnej rošáde na Sekcii EE, OR Trnava v roku 2006 sa na 3 roky ocitol vo funkcii odvetvového správcu na Atrakčnom obvode Trnava. Iní by to považovali za kariérny pád, no on v tom neskôr videl i výhodu. – **V rámci budovania koridoru z Bratislavy do Nového Mesta nad Váhom sa kompletne modernizovali súčasti železničnej infraštruktúry. Opäť som bol pri novej technike, preberal som elektrotechnické zariadenia, prakticky každý meter trolejového vedenia v celom úseku,** – pozitívne zhodnotil „misiju“ v Trnave Stanislav Woziwodský, ktorý zavŕšil kariéru na ŽSR vo funkcii procesného lídra sekcie EE. Ako čerstvý dôchodca však v bytovke neobsedí. Pre odborné vedomosti a znalosti prostredia ŽSR ho už oslovili elektrotechnické firmy, ktoré sa podieľali na výstavbe koridoru. Môže tak využiť svoje znalosti a ešte sa zamestnať. Veď energie má stále dosť.

(balky), foto: autor

Pribudli aj smutné odchody

Smútok a žiaľ zavládol v roku 2009 v niekoľkých rodinách zamestnancov ŽSR. Smrť si medzi ľuďmi nevyberá, nanešťastie brala aj z radov železničiarov.

Až 57 našich kolegov či kolegýň odišlo navždy zo svojich pracovísk, často prekvapujúco rýchlo, nečakane, bez slova rozlúčky. Česť ich pamiatke!

Objavil Ľudmilu a hľadá ďalšie utajené krásavice

Kto by to len povedal, že človek, ktorého povolanie je prevažne stresové, si nájde koníčka, ktorý od stresových a vypätých situácií tiež ďaleko neuteká. On sám s týmto tvrdením nesúhlasí, ale posúďte sami. Predstavujeme vám nevšednú záľubu veliteľa žilinských železničných hasičov Tibora Pajtiny. Učarovalo mu objavovanie utajených a skrytých krás zeme – jaskyniarstvo.

– Okolie Žiliny nie je krásne len majestátnymi horami, tichými dolinami, rozľahlými nížinami, ale i podzemím, svetom tmy a ticha, podzemných bludísk, kaskádových jazierok, sifónov, kvapľov, kamenných kvetov a svojimi jaskyňami a priepastami, – približuje nám Tibor Pajtina svojho koníčka, i ako sa to všetko začalo. – Raz som sa rozprával s kamarátom, ktorý už bol jaskyniarom, o tajomstve jaskýň, ich nesmierne krásne a nepoznanom svete podzemia. Natoľko ma to zaujalo, že som to chcel aj ja vidieť na vlastné oči. Už pri prvej akcii som bol nesmierne očarený. A tak ako každý neznaný, aj ja som si pri slove jaskyňa predstavil studené a vlhké podzemné priestory s čarovnými kvapľami, kvapľovými stĺpmi. Prevažná časť ľudí sa s takýmto prostredím ešte nestretla. Ak aj, tak len ako návštevníci sprístupnených

jaskýň. A podľa toho ich aj posudzujú. Aj to malo vplyv na to, že som sa stal jaskyniarom, členom Slovenskej speleologickej spoločnosti. V súčasnosti som člen Žilinského jaskyniarskeho klubu, ktorého som spoluzakladateľ. K mojím srdcovým záležitostiam patrí Lúčanská Malá Fatra, kde patrí aj krasový kaňon medzi vrchmi Polom a Hoblík, po vyše obce Stráňavy. Pomedzi tieto vrchy preteká potok Hýrov, prameniáci pod Minčolom. Tu intenzívne pracujeme na jaskyniach Hoblíkovej H1, H2 a legendárnej Bukovinského sonde pod Polomom. Medzi moje aktivity patrí aj pomoc iným jaskyniarskym skupinám alebo klubom, a tak som sa stal spoluobjaviteľom krasovej jaskyne Ľudmila v Šutovskom lome.

Žilinský jaskyniarsky klub pomáha aj pri čistení hradnej studne na Lietavskom hrade. A v posledných dňoch pri-



Takto vyzerá zdolávanie priestorov v Hoblíkovej jaskyni. Tibor Pajtina veľkú časť prešiel plaziením.

tom nechýbal ani Tibor Pajtina. – Studňa je vyhlbená do skaly a mala byť hlboká 104 m. Tu som sa stretol aj s legendou slovenskej histórie pánom Pavlom Dvořákom, historikom, prozaiikom, publicistom, autorom literatúry faktu. S človekom, ktorý sa významnou mierou zaslúžil o popularizáciu slovenských dejín.

Nuž a ako to vlastne je, mať stresové povolanie aj koníčka, o ktorom sa tiež neďa povedať, že by k stresom a napätiu mal ďaleko? – Aj keď sa môže zdať, že jaskyniar nesmie mať strach, opak je pravdou, my to však nazývame rešpektom z neznáma. A potom sa rešpekt odvdáči svojou krásou. Spoznal som to pri objavovaní nových priestorov v Hoblíkovej jaskyni, ktorá sa vyznačuje tým, že jaskyniar sa veľký kus cesty iba plazí. Bol som taký nedočkavý novým priestorom, že som si neuvedomil,

že som preliezol už 60 metrov. A zrazu čo ďalej, ako späť? Ako sa otočiť? V žiadnom prípade človek nesmie podľahnúť panike. V takýchto prípadoch mi veľmi pomáha, že robím hasiča. Aj pri našich zásahoch vlastne človek nevie do čoho ide a s čím sa pri zásahoch stretne. Každý výjazd je iný, vždy s iným nebezpečenstvom.

Preto som aj pod zemou reagoval s rozvahou, podhrabal som pod seba nanesenú sutinu, a tak som sa mohol otočiť. Teraz už viem, že moja práca je prínosom aj pre moje hobby.

Vladimír SALZER
Foto: archív T. Pajtiny



Na Lietavskom hrade pri čistení studne sa Tibor Pajtina (prvý sprava) s priateľmi zo Žilinského jaskyniarskeho klubu stretli s historikom Pavlom Dvořákom.

Odbor stratégie a vonkajších vzťahov informuje

TecRec – nový dokument v oblasti technickej normalizácie

UNIFE a UIC sa dohodli spoločne pracovať v oblasti dobrovoľnej železničnej normalizácie a spoločne publikovať technické odporúčania (TecRec).

Jean Pierre Loubinoux, generálny riaditeľ UIC a Eric Fontanel, generálny manažér UNIFE podpísali 11. decembra 2009 v Paríži Memorandum o porozumení pre formálne schválenie tejto dohody.

TecRec je vytvoreným nástrojom pre publikovanie UIC/UNIFE noriem, ktoré budú zo začiatku vytvárané pre oblasť európskych dráhových vozidiel a ich rozhraní s inými subsystémami.

TecRec je normou UIC/UNIFE a je preferovaným riešením oboch partnerov, najmä pre:

- normy produktov a rozhraní, ako napríklad normalizácia rozhraní komponentov,
- publikáciu výsledkov spoločných výskumných projektov,
- urýchlenie európskej normalizačnej práce a lepší vplyv na ňu.

TecRec vznikli z dôvodu pomalej tvorby a publikovania európskych noriem (EN) pre technológiu dráhových vozidiel a ich rozhraní s inými subsystémami. TecRec budú slúžiť ako spoločná norma železničného sektoru, zameraná na zlepšenie konkurencieschopnosti európskeho železničného systému. Po schválení UIC a UNIFE, budú uznávané ako dobrovoľná norma v železničnom odvetví. Vzhľadom na územné pôsobenie organizácií reprezentovaných UIC a UNIFE sa TecRec budú uplatňovať nielen v Európe, ale aj v ostatných svetadieloch.

TecRec majú napomáhať lepšej efektívnosti a účinnosti železničných normalizačných procesov. Budú disponovať vysokou úrovňou odvetvovej zhody a budú vytvárané aj ako priamy vstup do existujúceho európskeho normalizačného systému.

TecRec tiež umožnia železničnému dodávateľskému priemyslu zvýšiť svoj príspevok k európskemu železničnému normalizačnému systému.

Postavenie TecRec vo všeobecnej hierarchii normalizačných dokumentov bude nasledujúce:

1. EN normy vypracované CEN/CENELEC
2. TecRec vypracované UIC/UNIFE
3. UIC vyhlášky vypracované UIC.

Tvorba TecRec bude riadená spoločnou koordinačnou skupinou UIC/UNIFE. Priority a riešenie sporov v oblasti TecRec budú zabezpečované spoločným riadiacim výborom.

UIC je medzinárodná železničná organizácia, ktorá reprezentuje železničné odvetvie. UIC v súčasnosti má 200 členov v piatich kontinentoch. Jej poverením je podporovať rozvoj železničnej dopravy v celom svete a podporovať a organizovať medzinárodnú spoluprácu medzi jej členmi.

UNIFE zastupuje európsky železničný priemysel v Bruseli od roku 1992. Združenie pozostáva zo 66 európskych popredných veľkých a stredne veľkých železničných dodávateľských spoločností, ktoré pôsobia pri konštrukcii, výrobe, údržbe a modernizácii železničného dopravného systému, subsystémov a súvisiacich zariadení.

Technická normalizácia na Slovensku

Na základe zákona 264/1999 Z. z. o technických požiadavkách na výrobky a o posudzovaní zhody je Slovenský ústav technickej normalizácie (SÚTN) od 1. 1. 2000 rozhodnutím predsedu Úradu pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo SR z 12.1.2000 určenou právnickou osobou na tvorbu, schvaľovanie a vydávanie Slovenských technických noriem (STN).

Medzinárodnými normalizačnými organizáciami sú:

ISO (International Organization for Standardization) – Medzinárodná organizácia pre normalizáciu – s celosvetovou pôsobnosťou.

IEC (International Electrotechnical Commission) – Medzinárodná elektrotechnická komisia – normalizačná organizácia v oblasti elektrotechniky s celosvetovou pôsobnosťou.

CEN (European Committee for Standardization) – Európsky výbor pre normalizáciu.

CENELEC (European Committee for Electrotechnical Standardization) – Európsky výbor pre normalizáciu v elektrotechnike.

V SR sa v súčasnosti používajú slovenské technické normy (STN) a technické normy medzinárodných normalizačných organizácií prebraté do sústavy STN. SÚTN sa pri vstupe do CEN a CENELEC zaviazal prebrať do sústavy noriem STN všetky európske technické normy.

Nové slovenské technické normy sa tvoria a vydávajú len na základe súhlasu CEN alebo CENELEC a len v prípade, ak predmet navrhovanej technickej normy nie je v pláne normotvorby uvedených organizácií.

Technické normy železníc (TNŽ)

V oblasti železničnej dopravy sa ešte používajú TNŽ, ako aj vyhlášky medzinárodných železničných organizácií UIC, OSŽD. Tvorbu a vydávanie TNŽ riadia Železnice SR, ktoré sú podľa zákona Národnej rady SR č. 258/1993 Z. z. vedúcim odborovým normalizačným strediskom v železničnej doprave. Technické normy sa podľa terajšieho prístupu považujú za nezáväznú dokumentáciu, určenú na dosiahnutie určitého cieľa, ktorý však možno dosiahnuť aj použitím inej technickej normy.

Za harmonizované normy sa považujú technické normy, ktorých použitie je predpísané slovenským alebo európskym právnym predpisom, alebo ktorých používanie je určené uvedením v Úradnom vestníku EÚ v prípade EN alebo Vestníku Úradu pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo v prípade STN. Týmto sa technické normy stávajú záväznými.

(PP)

Španielsko na čele EÚ

Španielsko, ktoré prevzalo rotujúce predsedníctvom na začiatku tohto roka, vyhlásilo, že zavedenie Lisabonskej zmluvy do praxe považuje za svoju najdôležitejšiu prioritu. Zmluva vstúpila do platnosti v decembri minulého roka a obsahuje zmeny, ktoré EÚ prinášajú efektívnejšie rozhodovanie a lepšie postavenie v zahraničnej politike.

Lisabonská zmluva pozmeňuje aj samotný systém šesťmesačného rotujúceho predsedníctva s cieľom zaistiť úzku spoluprácu predsedníckej krajiny s dvoma novovzniknutými funkciami – predsedom Európskej

rady a vysokým predstaviteľom Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku. Španielsko je prvou krajinou, ktorá úniu predvedá podľa Lisabonskej zmluvy, a má preto jedinečnú príležitosť ukázať, ako môže nový systém fungovať.

Ako predsednícka krajina sa bude počas nasledujúceho polroka snažiť o posilnenie úlohy EÚ na svetovej scéne, pričom bude úzko spolupracovať s novým predsedom Európskej rady Hermanom van Rompuyom, ktorého funkciu mnohí porovnávajú s postavením prezidenta.

Madrid sa bude podieľať aj na vytvorení úradu vysokej predstaviteľky únie pre zahraničné veci Catherine Ashtonovej, často označovanej ako ministerku zahraničných vecí EÚ, a diplomatického zboru (tzv. služby pre vonkajšiu činnosť), ktorý bude viesť.

V zmluve sa ustanovuje, že predsednícka krajina musí úzko spolupracovať s ďalšími dvoma nasledujúcimi predsedníckymi krajinami. V prípade Španielska sú týmito štátmi Belgicko a Maďarsko. Konkrétnym výstupom takého predsedníckeho tria je spoločný 18-mesačný program.

Je len prirodzené, že pri 9,3-percentnej miere nezamestnanosti v EÚ (v Španielsku 19,3%) sa Madrid musí sústrediť aj na hospodárske oživenie. Jeho prioritami bude nová európska stratégia rastu a zamestnanosti a zlepšenie dohľadu nad medzinárodným finančným systémom. Osobitná pozornosť bude venovaná rovnakému postaveniu mužov a žien, bezpečnosti dodávok energie, zmeny klímy a prisťahovalectva.

(PS)

Najprv dcéra, potom mama...

Najprv sme na stránkach nášho časopisu, vo vianočnom čísle 2008, spoznali azda doteraz najmladšiu železničiariku. Pri zaradení fotoreportáže s malou modelkou Miškou, ktorá sa na čičejovskej železničnej stanici zahrála na modelku a zapózovala pred fotoaparátom ako malá výpravkyňa s veľkým srdiečkom (na svetríku), sme netušili, že autorka fotografií bude víťazkou súťaže Tvár ŽSR 2009. Neprešiel ani celý rok a našej fotografke, mame malej modelky, patrila titulná strana. Lenže tentoraz v opačnom garde. Vybrala ju porota a zvečnil fotograf Adolf Zika. Za dievčenským, výzorom a útlou postavou sa skrýva zrelá tridsiatnička, starostlivá mama, manželka, pohotová, kreatívna a sympatická výpravkyňa z východného Slovenska, fotogenická Monika Suchardová.



Monika si porotcov získala ako tehuľka, ktorej bruško veľmi prišlo.

■ Ako dlho si železničiarikou?

Rady železničiarov som rozšírila v októbri 1998, takže sa v službe hlásim dvanásť rokov. Po potrebných kurzoch a školeniach som začínala s vypravovaním vlakov v Moldave nad Bodvou. Na mojom súčasnom pracovisku v železničnej stanici Čičejovce som výpravkyňou takmer desať rokov.

■ Čo ťa najviac pri výbere povolania ovplyvnilo?

Celoročné železničné zázemie zo strany oboch rodičov a siahajúce viac generácii dožadú.

■ Na finále si bola v pomerne pokročilom štádiu tehotenstva, dokonca sme spolu riešili tvoju účasť v Strečne, kde si svoju účasť dlho zvažovala. Ako to hodnotíš s odstupom času?

Dnes to už hodnotím veľmi pozitívne. Bolo to skvelé rozhodnutie. Najprv som mala samozrejme obavy, ale keď ma lekárik ubezpečil, že je všetko v poriadku a podporovala ma aj rodina, tak som sa na finále veľmi tešila. Bol to skvelý zážitok, úžasne zorganizovaný víkend (už len sa naučiť ovládať počasie), super kolektív, takis-



S rodinou počas vianočných sviatkov.

to program a zábava... ešte raz sa chcem všetkým poďakovať.

■ Čo sa v tvojom živote najviac zmenilo po získaní titulu Tvár ŽSR?

V podstate nič výnimočné, ale milá

ktorí nás nepoznali, no napriek tomu nás zdravili. Príjemné kúpeľné pohodlie a k tomu nádherná vôňa jesene...

■ Akú vlastnosť máš na ľuďoch najradšej?

Vážim si úprimnosť a neznášam pretváranie.

Vizitka

Monika Suchardová sa narodila 25. mája 1980 v Levoči. Býva v Košiciach. S manželom Jurajom majú dve dcéry Michaelu Elenu a Lili Emíliu.
Oblúbená vec: MP3 prehrávač
Jedlo: sviečková
Nápoj: káva a dobré víno
Kniha: čokoľvek od P. Coelho
Film: K-Pax
Farba: modrá
Oblečenie: rifle, tričko, šiltovka



A pristane jej aj výpravcovská čiapka.

■ Čo najradšej robíš vo voľnom čase? Prezrad' nám svoje záľuby a koničky.

Aj keď v súčasnosti nemám takmer žiadny voľný čas (smiech), pretože mesačná Lila a trojročná Miška ma poriadne zamestnávajú, veľmi rada fotografujem, lyžujem, korčuľujem a jazdím na bicykli. Teším sa, keď to všetko budeme

pozornosť zo strany kolegov a priateľov bola určite príjemná.

■ Od sponzora súťaže ČD travel si dostala pobyt pre dve osoby v niektorých z českých kúpeľov. Vybrali ste si s manželom Mariánské Lázně. Bol to dobrý výber?

V Mariánskych Láznach bolo výborne. Takmer sme sa vrátili do minulého storočia... kone, koče, fraky, komorné klavírne koncerty, „vrchný s kapesníkom“ v náprsnom vrecku, skvelá atmosféra, usmievať a pozorní ľudia,

môcť robiť s dcérami.

■ Čo práve teraz robíš?

Ťukám do notebooku, chystám sa nakŕmiť Lilu a o chvíľu ideme do nemocnice skontrolovať kĺbiky...

■ Aké máš plány do budúcnosti?

Ťažko je mi dnes z tejto pozície hovoriť o nejakých dlhodobějších plánoch, ale v každom prípade by som chcela skončiť začaté štúdium na vysokej škole a neskôr sa povenovať aj kariérou. Ale úplne najdôležitejšie je pre mňa vytvoriť dobrý základ pre budúcnosť našich detí.

Ďakujem za rozhovor.

Dana SCHWARTZOVÁ

Foto: Adolf ZIKA

a rodinný album Suchardovcov

Na železnici sme už 57. rok

Poslanie železničných hasičských jednotiek je nesmierne dôležité. V súčinnosti s ďalšími organizačnými jednotkami musia garantovať bezpečnosť cestujúcej verejnosti, ale zároveň sa podieľať na spoľahlivej preprave komodít najmä z kategórie nebezpečných bez toho, aby došlo k ohrozeniu obyvateľstva.



Na poslednom pracovnom stretnutí v roku 2009 uviedli železniční hasiči do života svoju prvú ročenku. Ročenku 2009 pokrstili (zľava) Luděk Eichler, riaditeľ Hasičskej záchranej služby, SŽDC, s.o., Praha, Dana Schwartzová, šéfredaktorka Ž semafor-u, Viliam Šúr, riaditeľ ZPOŽ, a Ján Juriga, riaditeľ OR Košice.

Tieto úlohy plnia železničné hasičské závody po celom Slovensku. Je ich šesť a to: v Bratislave, Nových Zámkoch s vysunutým pracoviskom v Štúrove, vo Zvolene, Žiline, v Košiciach s vysunutým pracoviskom v Poprade a Čiernej nad Tisou. To, čo sa podarilo jednotlivým zložkám zachrániť, na čom sa podieľali, a aké činnosti robili v roku 2009 sa snažili autori obsiahnuť do vyše 30-stránkovej brožúry tzv. Ročenky 2009. Pripravili ju

ako druhú v poradí, keďže prvá, ktorá vyšla vlani pri príležitosti 55. výročia vzniku železničnej protipožiarnej ochrany železníc mala úspech a bol o ňu záujem. Spolu s predstaviteľmi hasičov z Českých dráh uviedli túto publikáciu do života koncom minulého roka v Starom Smokovci. Bc. Viliam Šúr, riaditeľ ZPOŽ všetkým hasičom zaprial: – **Všetkým kolegom prajem, aby svoju činnosť mohli i naďalej vykonávať bez strachu o prácu, aby sa nám podarilo zachovať železničných hasičov v súčasnej podobe. Poprajme si navzájom, aby sme mali dostatok kvalifikovaných a dobre cvičených hasičov na železnici, ktorí by svoje neľahké a riskantné úlohy plnili i na modernej technike.**

Ing. Ján Juriga, riaditeľ OR Košice, ktorý sa zúčastnil na krste ročenky sa košickým i popradským hasičom poďakoval za profesionálny prístup a rýchle nasadenie pri kalamitách, ktoré koncom roka spôsobil sneh i popadané stromy na tratiach TEŽ. Vyjadril tak podstatu i potrebu ich ďalšieho fungovania a zaradenia medzi organizačné jednotky železníc.

(sch)

HASIČI v akcii

Hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc v minulom roku zaznamenali 886 výjazdov. V decembri sme zaznamenali okrem iných i tieto prípady.

- Aj keď by sme čakali, že v decembri budú hasiči zasahovať pri snehovej kalamite, prvý vianočný deň zasahovali žilinskí hasiči pri hroziacej povodni. Dôvodom možného nebezpečenstva bola zdvihnutá hladina rieky Bocianka, pretekajúca popod železničný most. Zapríčinilo to množstvo konárov a hrubých driev, ktoré sa zachytili pod mostom. Hasiči ich začali vyťahovať a piliť, čím predišli možnej katastrofe.

- Zatopené pivničné priestory 28. decembra boli dôvodom výjazdu hasičov vo Zvolene. Na odčerpanie vody vo výške 30 centimetrov použili plávajúce čerpadlo Maxim.

- K úniku oleja z lokomotívy privolali 27. decembra bratislavských hasičov. Pri príchode na miesto zásahu zistili, že uniká z chladiacej sústavy lokomotívy. Po zlikvidovaní oleja, ktorý sa už nachádzal v kofajisku sa vrátili na základňu.

- Na operačné pracovisko hasičov v Nových Zámkoch ohlásili 20. decembra zadymenie rušňa v železničnej stanici Ludovítov. Pri príchode na miesto zásahu hasiči zistili silné zadymenie. Po následnom odvetraní rušňovodič odstránil poruchu.

- Únik hydroxidu sodného ohlásili 10. decembra bratislavským hasičom. Po príchode na miesto zásahu hasiči zistili, že cisterna sa nachádza pod trolejovým vedením. Preto ju premiestnili a vymenili tesnenie poklopu, ktoré vyparovanie umožňovalo.

- V rovnaký deň zasahovali popradskí hasiči pri smutnej udalosti, ktorých povolali k usmrtenej osobe, ktorú prešiel vlak. Po príchode na miesto zásahu vykonali prieskum a pomáhali železnič-

Všetko najlepšie!

Zamestnanci Mostného obvodu v Bratislave začiatkom januára privítali na pracovnej pôde nielen nový rok, ale aj svojho bývalého kolegu Ing. Jána Žatka.

Ten sa 30. decembra 2009 dožil krásnych 80 rokov, z ktorých väčšina patrila železnici. Aj to boli dôvody, prečo ich chcel osláviť aj spolu s bývalými kolegami. Ján Žatko bol od 1. 5. 1955 do 10. 8. 1960 námestníkom, neskôr náčelníkom Mostného obvodu Bratislava. Na čele pracoviska stál od 10. 5. 1965 do 21. 8. 1984. Bolo to obdobie najväčšieho rozmachu. Začal sa budovať mostný obvod taký, ako ho poznáme teraz. Budoval sa areál súčasného strediska SMÚ Bratislava, stavali sa tu haly, administratívne priestory, ubytovňa a byty pre zamestnancov. Na MO vyrástlo aj veľa odborníkov z radov zamestnancov, ktorí zastávali v minulosti, alebo zastávajú aj v súčasnej dobe dôležité pozície na železnici. Mostný obvod bol kolískou, kde sa vychovávali odborníci – mostári, ktorí museli ovládať aj veľmi odborné zručnosti a mať vysoké znalosti v oblasti inžinierskeho staviteľstva.

Súčasný riaditeľ MO Bratislava Ing. Peter Melicher oslávencovi za všetkých srdečne zablahoželel.

Janka HALOMIOVÁ



ným policajtom zaistiť stopy. Potom vyslobodila bezvládne telo, zakliesnené pod prvou nápravou rušňa.

- Hasiči z Nových Zámkov zasahovali aj deň po Mikulášovi. Privolali ich k zadymeniu predajne potravín. V jej priestoroch našli prenosné kachle na propánbutánovú fľašu. Keď ich vyniesli mimo nebezpečný priestor, zistili únik a netesnosť, fľašu zatvorili a kachle odstavili.

- Tri dni pred koncom minulého roka privolali zvolenských hasičov k požiaru vagóna. Pri príchode na miesto zásahu zistili, že horí podlaha a podvaly v starom vagóne. Všetko museli rozobrať a požiar likvidovať vodou.

- Deň pred Silvestrom zasahovali košickí hasiči pri požiari elektrického rušňa. Požiar vznikol na strešnej časti, kde horel odporník. Pravdepodobnou príčinou požiaru bolo prehriatie odporových káblov. Pri jeho likvidovaní museli demontovať horný kryt a nahriatu neprístupnú časť odporníka hasiť vodou.

(JF)



Napriek fantastickým športovým výsledkom je Roman Volák stále, ako sám hovorí, úplne obyčajným človekom.

Rodený Košičan oslávi v máji svoje 33. narodeniny. Bojovým umeniam sa začal venovať už na základnej škole. Prvý úspech a zároveň dve zlaté medaily si vybojoval ako dvadsaťdvaročný vo Švajčiarsku, v kategóriách forms a weapons. Veľký úspech slávil po príchode do USA v lete v roku 2000, kde sa zúčastnil na otvorených majstrovstvách sveta US Open v Orlande, a o týždeň neskôr na svetovom šampionáte v New Orleans. Pripísal si na konto päť prvenstiev. Stal sa tak najúspešnejším Slovákom v počte získaných medailí v jednom roku. Zároveň vyhral titul absolútneho majstra sveta v karate. O rok neskôr si zopakoval obhajobu, a na svoje konto si pripísal ďalších päť víťazstiev. Viac sa o jeho športových úspechoch dozviete na jeho internetovej stránke. A ako to je s tou železnicou?

– Moja mama pracovala až do odchodu do dôchodku v košickom rušňovom depe. Nemali sme auto a popravde ani neviem, či dnes už nebhý ocko mal vodičák. Takže na všetky naše väčšie cesty sme využívali výlučne vlaky. Cestovali sme často, pretože mamka je Trnavčanka. Rodinu tak máme rozdelenú po

S majstrom sveta o športe, ale aj o železnici

Viete, čo má spoločné držiteľ štyridsiatich titulov majstra sveta v karate, kempe, kung fu a kickboxe so železnicou? Okrem toho, že rád cestuje vlakom, pochádza zo železničiarскеj rodiny. Aj my sme ho stretli vo vlaku, a tak nám športovec Roman Volák, sympatický športovec z Košíc čo-to o sebe prezradil.

oboch koncoch republiky, dokonca otcovi súrodenci žili v Prahe, – prezrádza Roman Volák. – Už ako malý chlapec som spoznal dôkladne košické depo, nie raz ma zobrali na točnu, z jej búdky som obdivoval mašiny. Tie sa mi páčili i pri cestách do Trnavy. Keďže sme cestovali dosť často a v tom čase IC vlaky ešte nejazdili a rýchliky stáli v každom väčšom meste, trasu z Košíc som poznal a dodnes poznám dôkladne. Len čo sa vlak pohol, čakal som na tunel pred Margecami, potom na Tatry, Liptovskú Maru, Trenčín... Najväčšiu radosť som však mal, keď sa popri trati objavili známe siluety signalizujúce, že sa blíži Trnava. Viete, čo bolo pre mňa vždy zaujímavé? Že cesta do Trnavy sa mi vždy zdala dlhšia, ako potom domov, do Košíc...

Pracovné príležitosti Romana Voláka majú za následok, že sa v súčasnosti pohybuje po celom bývalom Československu. Nie je zvláštnosťou zastihnúť ho

v Prahe, a na druhý deň trebárs vo Vranove nad Topľou. – Dodnes používam na prepravu vlaky. Z Prahy do Bratislavy či z Bratislavy do Košíc jednoznačne. Len pri ceste na vystúpenia, kde by bola doprava vlakom komplikovaná cestujem autom, – prezrádza Roman.

Pri rozprávaní o železnici a železničiaroch nezabudol ani na sprievodcov a sprievodkyne, s ktorými má dobré skúsenosti. Keďže niekedy doslova „doletí“ do vlaku v poslednej chvíli, lístok si zakupuje od nich. A ako povedal, doteraz mal vždy šťastie na profesionálov.

V týchto dňoch je Roman Volák doma v Košiciach, kde zriaďuje s pôsobnosťou od februára Freestyle Karate Academy. Záujemcovia o tréningy sa tu majú možnosť stretnúť s ďalšími skvelými športovcami aj majstrami sveta, ktorí tu budú pôsobiť ako inštruktori.

Vladimír SALZER
Foto: autor a archív
Romana Voláka



A takto ho poznáme ako športovca.

The Hogmanay Steam Express

Múzejno dokumentačné centrum ŽSR v spolupráci s Tatratouristom a IGE Eisenbahntouristik usporiadali pre turistov sériu parných jazd na trase: Bratislava Petržalka – Bratislava hlavná stanica – Vrútky – Poprad Tatry – Košice – Poprad Tatry – Štrbské Pleso – Poprad Tatry – Vrútky – Horná Štubňa – Prievidza – Leopoldov – Bratislava hlavná stanica – Bratislava Petržalka.

Jazdy sa uskutočnili v dňoch 28. 12. 2009 – 3. 1. 2010. Na súprave mimořadných vlakov sa postupne vystriedali parné rušne: 01 533, 498.104, 475.196, 477.013 + súprava 5 vozňov IGE Eisen-

bahntouristik. Na tratiach TEŽ EMU 26.001 + 2 prívesné vozne. Na požiar-ných vlakoch sa vystriedali: 751.201, E 499.047. Okružná jazda po tratiach ŽSR mala názov The Hogmanay Steam Express. Noblesný vlak viezol turistov hlavne z Veľkej Británie a Nemecka. Program jazdy a zastávky nostalgického vlaku boli navrhnuté tak, aby si turisti stihli prezrieť aj ďalšie pamätihodnosti Slovenska. Bratisla-



Na fotografii je zachytený The Hogmanay Steam Express ťahaný Albatrosom 498.104 pri prejazde viaduktu v Handlovej.

vu, Trenčín, Strečno, Vysoké Tatry, Košice a Bojnice.

Text a foto: Ivan WLACHOVSKÝ



FOTO HÁDANKA

autor: Míkuláš ONOFREJ



Vy sa pýtate, my odpovedáme

Deje sa na vašom pracovisku alebo v okolí niečo, na čo by bolo dobré upozorniť alebo poukázať aj prostredníctvom časopisu Ž semafor?

Napište nám na adresu redakcie **Ž semafor, Štefánikova 60, Košice** alebo zavolajte na tel. číslo **910 – 3203**, alebo e-mail: **zsemafor@zsr.sk**. Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na otázky, ktoré sme dostali doteraz, budeme odpovedať po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel.

Na anonymné otázky a neželezničné témy nebude reagovať.

Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na aj na vaše námety, tipy či fotografie.

Správna odpoveď novembrovej fotohádkanky je: Zastávka ŠUTOVO.
Víťazom sa stala a vecnú cenu získava: Eva KOMOVÁ z Kraľovian. Blahoželáme!

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádkanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezapomnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?

<p>- Včera som vo vlaku stratil peňaženku.</p> <p>- To muselo byť nepríjemné prekvapenie.</p> <p>- To áno...</p> <p>(dokončenie v tajničke).</p>				Pomoc: atempo, Orea, tonel	staroegyp. posvätný býk	základná číslovka	telúr (zn.)	v pohybe (hud.)	Pomoc: Amana, kaval, tapaja	geometric. prvok	orgán čuchu	koncovka zdobnelín	Chateaub. novela	brazílska objemová miera	
				tropický mravec					grécko-katolík						
				2.časť tajničky											
				rímskych 2 predložka s 2.pádom			starogrec. boh lásky						typ rus. lietadiel		
Jozef Vysočani	bohyňa vód u Kalinov	balkánsky hudobný nástroj	symetrála podmienk. spojka		git					odporov. spojka					
					čínske jazero					meno Stanislava					
stredný stupeň kambria					polynéz. papier				posielal (bás.)						
					potreba napiť sa				protiklad						
olejnata plodina				st. značka počítačov				meno Otilie				ľad (česky)	kridlo (odb.)		
				lovkyňa perál				osobné zámeno							
značka jednotky abvolt			bahniakovec (zool.)				klesla								
			julian.kalendár (skr.)				nitrid uránu								
1.časť tajničky						3.časť tajničky									
sudca v krajinách latinskej Ameriky						juho-americký veľhad									



STABILITA má za sebou excelentný rok

STABILITA, d.d.s., a.s., pripravila pre svojich viac ako 163-tisíc klientov veľmi príjemný „vianočný darček“ v podobe nadštandardného zhodnotenia ich úspor. **V priebehu roka 2009 vzrástli totiž úcty sporiťelov o viac ako 8,6% p.a., pričom uvedené percento zhodnotenia predstavuje už čistý výnos** (teda výnos po odpočítaní všetkých účtovaných poplatkov, ktoré účastníci platia za správu). Takéto výnosy si pamätajú len „tí najvernejší sporiťelia“, ktorí si v STABILITE šetria takmer od začiatku jej vzniku. Podobne vysoké zhodnotenie dosiahla STABILITA naposledy v roku 2000, keď bola situácia na finančných trhoch diametrálne odlišná a zhodnotenia na úrovni dvojciferných čísel patrili u klientov obdobných inštitúcií k bežným očakávaniam. Dnes, keď sa väčšina z nás uspokojí s 2,5% zhodnotením na termínovaných bankových vkladoch, je dosiahnutý výnos o to cennejší.

A to by sme prirodzene nemali zabúdať na základný prínos celého produktu, ktorým je lukratívny a pravidelný mesačný príspevok zamestnávateľa, či ďalší benefit v podobe daňových úľav, ktoré si klienti tretieho piliera môžu každoročne uplatniť. Spoločnosti sa darilo aj pri naplňaní ďalších plánovaných ukazovateľov. **Pribydlo 5-tisíc nových sporiťelov a objem spravovaných aktív vo fondoch vzrástol na takmer 208 miliónov eur.**

Viac a podrobnejšie sa o výsledkoch minulého roka dozvedia klienti STABILITY z pripravovaného Spravodaja, ktorý spolu s výpismi z individuálnych účtov za rok 2009 bude spoločnosť zasielať **15. februára.**

(JV)

CDtravel
CESTOVNÍ KANCELÁŘ

ponúka železničiarom zájazdy na staré FIP

14. - 16. 2. Karneval v Benátkach, ostrovy Murano, Burano.

Cena 1 590 Kč/os zahŕňa: 2x miestenku, 1x ležadlo, služby vedúceho zájazdu. V cene nie sú zahrnuté vstupy, vlaková a mestská doprava (loď), komplexné poistenie klienta. Možnosť doplatku ležadla T6 (T4) Venezia-Wien.

22. - 28. 3. Za poznaním Neapolského zálivu.

V cena 6 390 Kč je: 4x ubytovanie s polpenziou, 6x miestenka, autobusový výlet do Caserty s českým sprievodcom (bez vstupu cca 10 €), trajekt Neapol - Ischia - Neapol, transfer v deň príchodu a odchodu, vstupy do hotelového bazénu, celodenný vstup na termálne kúpalisko, darček, služby vedúceho zájazdu, poistenie CK. V cene nie je výlet na Amalfitánske pobrežie, výlet Pompeje + Vesuv, vstupy, komplexné poistenie klienta (individuálne poistenie na cesty, pobyt a na storno zájazd), vlaková doprava. Možnosť doplatku ležadla T6 (T4) Wien-Roma, Roma-Wien.

20. - 28. 3. Madrid a jeho okolie.

Cena 5 990 Kč zahŕňa: 4x ubytovanie, 7x miestenku vrátane príplatku, služby vedúceho zájazdu. V cene nie sú vstupy, komplexné poistenie klienta, vlaková doprava. Možnosť doplatku ležadla T6 (T4) Wien - Bologna, Bologna - Wien, Port Bou - Madrid, Madrid - Port Bou.

Jarné vlakové poznávacie zájazdy

16. 4. - 20. 4. Paríž - krásy mesta nad Seinou.

Cena 3 990 Kč zahŕňa: 2x ubytovanie, 2x raňajky, 3x miestenku, služby vedúceho

zájazdu. V cene nie sú vstupy, komplexné poistenie klienta, vlaková doprava. Možnosť doplatku ležadla Berlín - Paríž a Paríž - Berlín.

1. 5. - 19. 5. Maroko - veľký okruh.

V cena 12 990 Kč je zahrnuté: 2x nocľah vo Francúzsku, 12x nocľah v Maroku, 7x miestenka, 1x večera, 2x raňajky, trajekt do Maroka a naspäť, miestneho sprievodcu v horách, služby vedúceho zájazdu. V cene nie sú vstupy, miestny sprievodca vo Féze a Moulay Idris, prejazdy autobusom, terénnym vozidlom a taxi, vlaková doprava v Maroku, komplexné poistenie klienta, vlaková doprava z ČR. Možnosť doplatku ležadla T6 Viedeň - Florencia, Florencia - Viedeň.

7. 5. - 15. 5. Zelený ostrov Ischia.

Cena 7 900 Kč zahŕňa: 6x ubytovanie, 6x polpenzia, 6x miestenka, vstup do hotelového termálneho bazénu, 2x trajekt, sprievodný transfer (prístav - hotel - prístav), poldenný okruh ostrovom s degustáciou líkero, služby vedúceho zájazdu, darček. Cena nezahŕňa: vstupy, fakultatívne výlety, komplexné poistenie klienta, vlakovú dopravu. Nadštandardný príplatok: Možnosť doplatku ležadla T6 (T4) Viedeň - Rím, Rím - Viedeň.

Ischia - hotel Gelsomino - seniorské pobyty s vlastnou dopravou pobyty sobota - sobota.

V cene od 6 550 Kč/os je: 7x ubytovanie, 7x polpenzia, 7x populudňajšia káva alebo čaj, celodenný vstup do termálneho parku, sprievodný transfer z prístavu do hotela, český hovoriaci delegát a sprievodca, info materiály v češtine, darček.

SKUPINOVÉ ZLAVY OD 15 OSÔB - Viac INFO v CK.

Neprehliadnite našu akciu

Františkovské Lázně - hotel Tři lilie - v období 1. - 28. 2. Valentínsky pobyt.

Cena 2 990 Kč/os zahŕňa: 2x ubytovanie s polpenziou, uvítací nápoj a misa s ovocím na izbu, čiastočná masáž, parafín na ruky, romantická večera pri sviečkach, vstup do AQUAFORA - sveta vody a relaxácie.

Hotel Krušnohor - 2 dni s Becherovkou.

Celoročná cena 1 245 Kč/os zahŕňa: 2x ubytovanie v dvojlôžkovej izbe, 2x raňajky, miešaný nápoj s Becherovkou (pre deti miešaný nealko nápoj), v deň prjazdu ovocie na izbu, vstupenka do múzea Jana Bechera v Karlových Varoch, mestský poplatok.

Krkonoše, Harrachov - Hotel Lovecká Mumlava.

Cena 3 480 Kč zahŕňa: 6x ubytovanie s polpenziou, úschovuňu lyží, pre seniorov nad 55 rokov je uvedená cena s plnou penziou.

Krkonoše, Dolní Malá Úpa - Hotel Javor.

Cena 2 940 Kč zahŕňa: 6x ubytovanie s raňajkami. Možnosť dokúpenia večeri.

Kontakty:

ČD travel s.r.o., Na Příkopě 31, 110 00 Praha 1
www.cdtravel.cz
email: obch@cdtravel.cz, johnova@cdtravel.cz
Telefónne čísla v ČR:
pobočka Na příkopě 31 - 972 243 071,
Praha hl. nádraží - 972 241 861,
Brno hl. nádraží - 972 625 874.
Pracovný čas pondelok - piatok 9.00 - 17.00 h.

železničný
semafor

e-mail: balkovsky.martin@zsr.sk, Bc. Ivana KAPRALÍKOVÁ, redakcia Banská Bystrica, ul. 29. mája 35 (žel. tel. 939/6491, e-mail: kapralikova.ivana@zsr.sk) • Nevyžiadané rukopisy redakcia nevracia.

Mesačník pre zamestnancov Železníc SR. Vydáva Generálne riaditeľstvo Železníc SR • Šéfredaktorka: Dana SCHWARTZOVÁ (žel. tel. 910/3203, e-mail: schwartzova.dana@zsr.sk) • Adresa redakcie: Košice, 040 01, Štefánikova 60, fax: 055/2293205, email: zsemafor@zsr.sk, http://www.zsr.sk// • Redaktori: aktuálne správy, spoločenské oznamy a inzertná služba: Vladimír SALZER (žel. tel. 910/3204, e-mail: salzer.vladimir@zsr.sk), Ing. Martin BALKOVSKÝ (žel. tel. 910/3202, e-mail: balkovsky.martin@zsr.sk), Bc. Ivana KAPRALÍKOVÁ, redakcia Banská Bystrica, ul. 29. mája 35 (žel. tel. 939/6491, e-mail: kapralikova.ivana@zsr.sk) • Nevyžiadané rukopisy redakcia nevracia.

• Grafická úprava: Roland Torsten Advertising s.r.o., Bratislava, Tlač: Slovenská Grafia a.s., Bratislava • Index č. 49 391, registr. č. BMP-15

Tvár ŽSR

vyhlasujeme 6. ročník súťaže!



O čase sa hovorí ako o mocnom fenoméne a my v redakcii môžeme jeho silu len potvrdiť. Ž semafor sa tento rok vydal už na svoj dvadsiaty rok existencie. Čo je však tiež prekvapujúce, aj naša obľúbená súťaž Tvár ŽSR začína už svoj 6. ročník.

Po skončení predchádzajúcich ročníkov sme dostali množstvo ohlasov, v ktorých ste nám písali svoje názory, dojmy a postrehy. Piaty ročník bol opäť veľmi zaujímavý. Už druhýkrát sme do súťaže zapojili i mužov a ubezpečili sme sa, že aj v tejto kategórii má kto súťažiť. Ved' v piatom ročníku bolo prihlásených viac chlapov. Dostali sme množstvo vašich reakcií, ktoré nám nedovolia nepokračovať v ďalšom ročníku.

Vyhlasujeme šiesty ročník súťaže Tvár ŽSR.

Milé kolegyně, kolegovia, neváhajte a prihláste sa!

Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a neviete sa rozhodnúť, zalistujte si v minuloročných číslach Ž semaforu, kde sme jednotlivých súťažiacich predstavovali a priniesli aj fotografie z finále. Možno vás ich odvaha, charisma či zážitky z finále a ďalších stretnutí, alebo fotografie premien presvedčia. Na strane 17 v tomto čísle prinášame rozhovor s víťazkou Monikou Suchardovou, ktorá na vlaňajší finálový pobyt v Strečne i dnes spomína ako na úžasný zážitok.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu – ženu, kolegu – muža, ktorí sú zaujímaví, sympatickí, možno aj niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na vekú a funkciu nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. Podrobnejšie informácie o priebehu súťaže budú v budúcom čísle Ž semaforu.

Prihláste sa do súťaže a utvrdte aj nás v redakcii a na odbore komunikácie o správnosti nášho kroku, opäť niečo urobíte pre vás – železničiarov. Zaslúžite si to!

Podmienky a pravidlá súťaže!

* Tvár ŽSR 2010 bude trvať od 1. februára do 1. augusta!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži).

Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslanie fotografie a odpovedí na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Čím sa v živote riadite? Životné krédo.
3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?
4. Čo by ste na sebe zmenili?

Sme pripravení!

V poslednom mesiaci roka odbor krízového riadenia a ochrany GR ŽSR organizuje cvičenie výdaja prostriedkov individuálnej ochrany (PIO) pre zamestnancov budovy GR ŽSR na Klemensovej ulici v Bratislave. Pod pojmom prostriedky individuálnej ochrany rozumieme materiál civilnej ochrany určený pre jednotlivca, ktorý slúži na opustenie budovy v prípade výskytu nebezpečných látok na bezpečné miesto.

V podmienkach budovy je týmto materiálom taška na ochrannú masku, ochranná maska (lícnica) typu CM-4 alebo CM-3, dva filtre typu MOF-4 (malý ochranný fil-

ter). Tieto prostriedky postávajú na základnú ochranu dýchacích ciest pred vdýchnutím nebezpečnej látky.

Tu treba poznamenať, že vydávanie týchto PIO by sa uskutočnilo len pri veľmi vážnych krízových situáciách, ako je napríklad masívny únik čpavku zo zimného štadióna pri nepriaznivých poveternostných podmienkach alebo únik inej nebezpečnej látky z cestného nákladného vozidla, kedy by opustenie budovy s pomocou vlastných improvizovaných prostriedkov (vreckovka, uterák a pod.) nezaručovalo dostatočnú ochranu. Šanca, že v okolí budovy nastane takáto situácia je veľmi malá, ale žiaľ, existuje a musíme s ňou počítať.

Počas decembrového cvičenia sa účastníci oboznámili s novým materiálom vy-



bavením na úseku civilnej ochrany, ako napríklad s celotvárovou ochrannou maskou, polomaskou, špeciálnym ochranným filtrom, ochranným odevom, ochrannou obuvou, okuliarmi a roztokom na výplach očí. Všetko zabalené v kufríku. Zúčastnení si mohli jednotlivé PIO aj vyskúšať.

Tento nový materiál (zabezpečuje ho ŽSR) je prednostne určený pre našich zamestnancov v prevádzke, na železničných stanicích, kde hrozí najväčšie riziko v súvislosti s prepravami nebezpečného tovaru a naši kolegovia by mali pred opustením pracoviska vykonať nevyhnutné úkony súvisiace s bezpečnosťou železničnej dopravy. Po kvalitatívnej stránke zodpovedá tento materiál súčasným požiadavkám.

Ing. M. Zeman, O 520 GR ŽSR

2010

Kalendár výročí slovenských železničných tratí

V roku 2010 sa dočkáme niekoľkých okrúhlych výročí slovenských železničných tratí, väčšina z nich však pripadá až na druhý polrok. Dôvod na oslavu jubilejnej storočnice budú mať železničiar v okolí Komárna, v Maťovciach, Nemšovej či na Horehroní. Štyri trate oslávia storočnicu a neuveriteľných 170 rokov už bude mať železnica z Bratislavy do Svätého Jura.

Dátum	Trať	Výročie	Dátum	Trať	Výročie
15. 1.	Zvolen – Krupina	85	15. 10.	Štúrovo – Szob MÁV	160
23. 1.	Turňa nad Bodvou – Rožňava	55	19. 10.	Pezinok – Šenkvice (konská trakcia)	165
10. 5.	Komárno Dunaj – Nové Zámky	100	25. 10.	Nemšová – Lednické Rovne	100
1. 6.	Štúrovo – Čata	125	1. 11.	Vojany – Užhorod UZ	100
20. 7.	Sereď – Leopoldov	125	7. 11.	Kalša – Trebišov	25
14. 8.	Košice – Hidasnémeti MÁV	150	1. 12.	Šenkvice – Báhoň	165
23. 8.	Bratislava Nivy – Dunajská Streda	115	7. 12.	Nové Zámky – Šurany	110
1. 9.	Košice – Prešov	140	15. 12.	Podbrezová – Pohronská Polhora	115
1. 9.	Studený Potok – Tatranská Lomnica	115	16. 12.	Bratislava hlavná stanica – Štúrovo	160
1. 9.	Chvatimech – Hronec	100	19. 12.	Banská Bystrica – Dolná Štubňa	70
8. 9.	Kúty – Břeclav ČD	110	22. 12.	Gelnica – Mníšek nad Hnilcom	75
21. 9.	Zlaté Moravce – Topoľčianky	115	23. 12.	Kvetoslavov – Šamorín	95
27. 9.	Bratislava – Svätý Jur (konská trakcia)	170	29. 12.	Báhoň – Cífer (konská trakcia)	165
12. 10.	Barca – Turňa nad Bodvou	120	31. 12.	Dobšinská Ladová Jaskyňa – Mlynky	75