

**železničný**

február 2010

# semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.



**Nový tunel cez Turecký vrch**

**Zázrak 21. storočia**

**Cestujte s nami**

**Silné mrazy, sneh a vietor  
zasiahli aj železnice**

## Čo nás čaká

Holding alebo koncern je združenie obchodných spoločností, pričom jedna z nich riadi ostatné. Spoločnosti, ktoré tvoria holding sú zvyčajne akciové spoločnosti. Holding spojuje výhody veľkých podnikov s výhodami podnikov menších. Tak napríklad ekonomickú silu, kapacitné možnosti, ale aj postavenie na trhu veľkých firiem spojí s pružnosťou, alebo inými výhodami menšej jednotky. K výhodám holdingového usporiadania patrí aj diverzifikácia činnosti vo vnútri zoskupenia a holding má predpoklady tvoriť silnejšie rezervné fondy. Všetky spoločnosti, ktoré tvoria holding sú samostatné subjekty a holding sám nemá právnu subjektivitu. Je konzorciom alebo združením bez právnej subjektivity.

Tolko v krátkosti o holdingu. Nepísala som to preto, aby som si overila vedomosti z ekonomiky, ale preto, aby sme pochopili aké usporiadanie železničné firmy čaká pri plánovaných zmenách. Keďže vláda pred zopár dňami schválila legislatívny zámer o holdingu, bude tento pojem skloňovaný stále viac aj medzi železničiarimi.

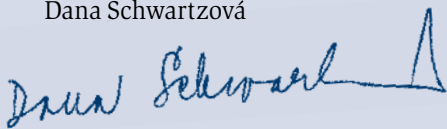
Viem, že definícia v úvode napovie iba veľmi málo na to, aby sme vedeli čo nás čaká. Všetci však vieme, že je to ešte dlhá cesta. Ekonomovia vravia, že takéto zoskupenie je jedným z najvýhodnejších, a tak im skúsme veriť. I keď mne sa ešte vynára otázka, prečo práve teraz vzniká potreba organizačnej zmeny...?

Pôvodne sme okrem aktualít februárové číslo plánovali venovať fašiangom, ale situácia a iné, podstatnejšie témy obdobia plesov a karnevalov akosi odsunula. Niekoľko fotografií plesajúcich železničiarov vám však prinesieme v marci. Ani náš zámer venovať sa problému bezdomovcov a ich pobytu na staniach nakoniec nevyšiel. Máme však množstvo fotografií a reakcií na túto tému z takmer celého Slovenska, a tak sa aj k tejto problematike vrátíme v nasledujúcom čísle.

Verím, že fotografie a správy zo zanešených železníc z konca januára vás všetkých presvedčia, že železničari si dokážu poradiť s rôznymi problémami, nielen so snehom, mrazom, či bezdomovcami.

Prajem vám príjemné čítanie, veľa síl a úspechov pri každodennej práci.

Dana Schwartzová




# Kolektívna zmluva platí bez zmien

Dňa 9. februára podpísal generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka a zástupcovia deviatich odborových organizácií pôsobiacich v ŽSR Dodatok č. 2 ku Kolektívnej zmluve ŽSR 2008 – 2009, ktorý rieši zabezpečenie mzdového nárastu v roku 2009.

Dodatok zachováva v platnosti všetky ustanovenia platnej kolektívnej zmluvy. Pre rok 2010 sa zmluvní partneri dohodli na zachovaní výšky priemernej mzdy ŽSR plánovanej v roku 2009, čo predstavuje 757,72 eura. Dôležitou témou vyjednávania bol fond pracovného času v súvislosti s výkonmi v železničnej doprave. Odborári i vedenie sa dohodli, že vybrané profesie so zníženým fondom pracovného času na 36 hodín týždenne v nepretržitom režime zostali v rovnakom rozsahu ako v roku 2009.

Prijatie kompromisu ako výsledku týchto kolektívnych vyjednávania potvrdilo jednoznačne silu argumentov, efektívnosť, ako aj ústretovosť všetkých zúčastnených.

**- Rád by som poďakoval za efektívny priebeh kolektívneho rokovania. Podpis dodatku ku kolektívnej zmlu-**

**ve považujem za začiatok veľmi úzkej a mimoriadne dôležitej spolupráce s odbormi vzhľadom na veľmi ťažké obdobie, ktoré nás čaká,** – povedal Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR.

František Petroci, predseda najpočetnejšej železničarskej odborovej organizácie OZZ (Odborové združenie železničiarov) dodal: **- Dnes nie je priestor na menovanie víťazov a porazených, ale najdôležitejšia je miera kompromisov. Čaká nás veľmi ťažké obdobie, keď miera kompromisov bude najdôležitejšia.**

ŽSR má v kolektívnom vyjednaní 9 partnerov – odborových organizácií, a to:

- Odborové združenie železničiarov,
- Federácia prevádzkových pracovníkov,
- Nezávislé kresťanské odbory Slovenska – železnice,
- Odborová asociácia výpravcov a dispečerov,
- Železničarský robotnícky odborový zväz,
- Odborové združenie Východoslovenských prekladísk,
- Syndikát slovenských železníc,
- Združenie prevádzkových zamestnancov železníc,
- Odbory Železníc Slovenskej republiky. (red)



## NEZABUDNITE na prolongácie železničných preukazov!

**Prolongačné obdobie železničných preukazov sa kráti, nezabudnite si svoju režijku prolongovať do 31. marca.**

Žiadateľ o prolongáciu predloží v pokladnici iKVC železničný preukaz a uhradí príslušnú výšku cestovného. Pre zamestnancov ŽSR a ich rodinných príslušníkov je výška cestovného na 2. vozňovú triedu 27 €, na 1. vozňovú triedu 40 €. Pokiaľ systém iKVC nedovolí vykonať pokladníkovi prolongáciu, túto skutočnosť ohlásia zamestnanec príslušnému evidenčnému útvaru. Potvrdenie o pokračovaní štúdia dieťaťa v letnom semestri na vysokej škole je žiadateľ povinný predložiť do konca prolongačného obdobia. Dovtedy sa vydávajú aj voľné cestovné lístky v 1. vozňovej triede po odpracovaní 20 rokov na železnici nepretržite. **Neprolongované železničné preukazy je potrebné odovzdať do úschovy najneskôr do 31. marca 2010.**



# HOLDING zastreší tri železničné spoločnosti

Tri štátne železničné spoločnosti (ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO) by sa v roku 2012 mali spojiť do jednej firmy – Slovenské železnice, a. s. V novoročnom príhovore pre železničiarov plány o holdingu už spomínal rezortný minister. V stredu 10. februára tento legislatívny zámer schválil vládny kabinet.

**S**kôr ako sa bude riešiť zákon, je potrebné vyrovnať sa s pripomienkami Protimonopolného úradu (PMÚ) SR a doplniť definitívne finančné efekty, čo bola požiadavka Ministerstva financií SR. Ako uviedol minister dopravy Ľubomír Vážny, všetky pripomienky sa budú riešiť pri tvorbe zákona. Návrh zákona by mal predložiť vládnemu kabinetu do 31. mája.

Pripomienky, ktoré zabránili hladkému schváleniu tohto legislatívneho zámeru, sa týkali najmä námietok PMÚ SR z hľadiska koncentrácie spoločností, oddelenia správcu cesty od dopravcu a doriešenia finančného vplyvu tohto zlúčenia.

Najdôležitejším základom tohto zámeru je podľa ministra efektívnejšie hospodárenie železničných spoločností. Zároveň vyvrátil možné ohrozenie súťažného prostredia v doprave na Slovensku. Železničný dopravný trh je podľa ministra už dnes plne liberalizovaný a každý kto splní pravidlá hry, môže vykonávať dopravu na železničnej infraštruktúre.

Už v priebehu tohto roka sa osobit-

ným zákonom založí holdingová spoločnosť Slovenské železnice. Zároveň sa ZSSK a ZSSK CARGO majetkovo aj personálne prepoja s touto firmou. ŽSR sa prepoja zatiaľ iba personálne.

Následne sa v priebehu roka 2011 vytvoria dcérske firmy ZSSK a ZSSK CARGO. Na tie budú prevedené nepotrebné aktíva a výkon tých úloh, ktoré nepredstavujú činnosti v rámci hlavného predmetu ich podnikania (core business).

Prebehnúť by malo tiež oddelenie nepotrebných aktív a činností mimo core businessu ŽSR. Tie sa potom vložia ako vklad majetku a úloh do základného imania Slovenských železníc.

V poslednej etape by sa v roku 2012 mali ŽSR transformovať na akciovú spoločnosť. Dôvodom je začlenenie do holdingovej štruktúry Slovenských železníc. Následne by mali zaniknúť aj dočasne vytvorené dcérske spoločnosti. – **Výhoda holdingovej štruktúry spočíva v možnosti ponechať majetok, ako aj riadenie, hospodárenie a kontrolu strategických podnikov plne v rukách štátu, pričom sa**



**však vo veľkej miere zefektívnia vzťahy medzi jednotlivými železničnými spoločnosťami**, – informuje rezort dopravy. Štát môže podľa neho cez holding priamo, cielene a transparentne ovplyvňovať hospodárne vynakladanie štátnych zdrojov, ako aj čerpanie z fondov EÚ. Zároveň môže naďalej zabezpečovať sociálny zmier udržaním zamestnanosti, ako aj ovplyvňovať výšku cestovného a dostupnosť prepravy pre obyvateľov.

Železnice SR bez ohľadu na inštitucionalizovanú podobu podporujú každý projekt, ktorý prispeje k zvýšeniu konkurencieschopnosti a efektívnosti železničnej dopravy.

(sch)

## Bud'me solidárni! Darujme 2 percentá zo zaplatenej dane

Stále zvažujete, komu v tomto roku poukážete svoje 2 % zo zaplatenej dane? Môžete ich darovať neinvestičnému fondu SOLIDARITA, ktorý už od roku 1996 finančne podporuje železničiarov a ich rodiny pri riešení ťaživých životných situácií či pracovných úrazov, vzniknutých predovšetkým v súvislosti s výkonom povolania na železnici.

**Z**amestnanci, ktorí požiadajú Železnice SR o vykonanie ročného zúčtovania preddavkov na daň z príjmov, vyplnia tlačivo „VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby“. Tlačí-



vo je zverejnené na intranetovom portáli ŽSR, alebo si ho môžete vyžiadať na e-mailovej adrese solidarita@zsr.sk. Sumu zodpovedajúcu 2 % zaplatenej dane, ktorá nesmie byť nižšia ako 3,32 €, získate z tlačiva „POTVRDENIE O ZAPLATENÍ DANE z príjmov zo závislej činnosti“, ktoré na požiadanie vydáva mzdová učtáreň. Obidve tlačivá môžete do 25. apríla 2010 zaslať služobnou poštou na adresu fondu SOLIDARITA, alebo ich najneskôr do 30. apríla doručiť priamo príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska. Nezabudnite, že tlačivá sa vypisujú za zdaňovacie obdobie roka 2009, počas ktorého fond SOLIDARITA poskytol pomoc 52 kolegom a ich rodinám v celkovej sume 35 800 € (1 078 510 Sk). Vedenie fondu SOLIDARITA vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú pomôcť svojim kolegom železničiarom!

# Silné mrazy, sneh a vietor zasiahli aj železnice

## V Košiciach vietor neustále zanášal výhybky snehom

Kto pozná aspoň trošku Košice, vie, čo znamená košický vietor... Je nepríjemný počas celého roku, no obzvlášť v zimnom období. A v spojení s teplotou pod nulou a hustým snežením, hotové nešťastie. Konkrétnym príkladom bola situácia, ktorá sa vyskytla v posledný tohtoročný januárový víkend a zasiahla aj železnice.

**U**ž sobotňajšie počasie na východe republiky naznačovalo, že niečo visí vo vzduchu. Nepríjemný, až pod kožu zaliezajúci prudký, nárazový vietor, sneženie... Celé sa to stupňovalo a v nedeľu došlo v Košiciach ku riadnej kalamite a ku kolapsu železničnej dopravy. Kým ešte ráno a dopoludnia vlaky odišli, či došli do stanice, popoludní to už pravda nebola.

Prednosta železničnej stanice Košice Ing. Marián Hric: – **Od soboty snežilo, čo si vyžiadalo vyhlásenie prvého stupňa zimných opatrení. Vyskytli sa prvé problémy s výhybkami, no ešte sme to dokázali zvládnuť. V nedeľu sa k sneženiu pripojil silný nárazový vietor, čo malo za následok odstavenie obvodu nákladnej stanice a všetci jej zamestnanci šli odpratávať sneh a čistiť výhybky. Bolo to však veľmi problematické, pretože vietor ich neustále zanášal a znemožnil prepravu. Problém vidím aj v tom, že na riešenie vzniknutej situácie sme mali veľmi málo ľudí. Väčšina vlakov skončila svoju jazdu v Kysaku, prípadne ich pustili do Kostolian nad Hornádom. Nebolo výnimočnosťou, že z troch súprav urobili jednu a bez rozdielu, či ide o rýchlik, alebo osobný vlak, sa takto cestujúci dostali do Košíc.**

– **Na silné sneženie sme v Košiciach pripravení, nebolo by to po prvý**



Odpratávacia súprava SM – PSE pomohla v Košiciach pri odstraňovaní snehu z kolajísk.



V pondelok sa odhŕňal sneh v celej stanici. Haldy snehu pomaly, ale isto mizli i vďaka mechanizmom nasadených z ostatných staníc.



Veľkou pomocou boli na košickej stanici i menšie mechanizmy.

**raz. No keď sa k tomu pripojí silný vietor, začnú sa vytvárať záveje a odstraňovanie snehu z výhybiek je prakticky nemožné. Kým jednu vyčistia, dru-**

**há je znefunkčnená. Zosúladiť ich vyčistenie naraz je niekedy doslova umenie. Najhoršia situácia v takýchto prípadoch je na železničnej stanici Košice okolo stavadla č. 3, na čiernianskom zhlaví a pri stavadlách 4 a 5 na žilinskom zhlaví. V dôsledku týchto skutočností bol v nedeľu vyhlásený aj druhý stupeň zimných opatrení pre uzol Košice. Podobné problematické úseky boli smerom z Košíc aj na Čiernu nad Tisou, Bánovce nad Ondavou, Humenné či Maťovce vrátane širokorozchodnej trate, kde na niektorých miestach napadlo až 60 centimetrov snehu. Riešili sme však aj vzniknuté problémy na južnom ťahu v smere Košice – Plešivec. Tu sa čistili diaľkovo ovládané výhybne, jazdilo sa len po jednej kolaji, – zhodnotil vzniknutú situáciu námestník riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy Ing. Jozef Horváth.**

Nuž a kým sa nasledujúci týždeň v Košiciach dennodenne odpratávali návaly snehu, situácia sa vplyvom sneženia a nárazového vetra komplikovala na viacerých miestach Slovenska, kde boli vyhlásené druhé stupne zimných opatrení. Zasadali zimné štáby, poverení zodpovední pracovníci kontrolovali a zabezpečovali sprejazdňovanie a čistenie tratí od napadaneho a naviateho snehu.

Vladimír SALZER, foto: autor



Vlaky smerujúce do Košíc na trati z Bratislavy väčšinou končili v Kysaku. V tom lepšom prípade sa dostali o pár kilometrov ďalej do Kostolian nad Hornádom, kde čakali či a kedy ich pustia do cieľovej stanice.



Starou bolesťou na budove na Štefánikovej ulici v Košiciach, v ktorej sídli aj naša redakcia, sú cencúle. A tak skôr, než niekoho ohrozia, ich likvidujú ručne.



Košická stanica poslednú januárovú nedeľu podvečer. Skupiny bezradne postávajúcich cestujúcich, ktorí nevedeli, kedy im pôjde ten ich vlak... Všetko záviselo od počasia.



# Osobný vlak uviazol v snehovom záveji

Podobne ako na cestách, tak aj na železnici bola prevádzková práca v januári ovplyvňovaná nepriaznivým počasím. Výdatné sneženie a silný nárazový vietor vytvárali snehové záveje. Aj v obvode OR Trnava bola železničná prevádzka skomplikovaná na viacerých tratiach. Na odstraňovanie následkov výčinov počasia boli nasadzované všetky dostupné ľudské kapacity a technické prostriedky.

## Trnava

V obvode oddelenia riadenia Trnava bola najväčšia situácia dňa 30. januára v traťovom úseku Holíč nad Moravou - Skalica na Slovensku, kde o 7:23 h uviazol v snehovom záveji osobný vlak Os 2408 v km 74,800. Vlak bol stiahnutý späť do ŽST Holíč nad Moravou hnacím vozidlom ZSSK CARGO o 9:27 h. V tomto úseku museli byť vlaky pre nezjazdnosť trate (stále sneženie a zafukovanie úseku) nahradené autobusovou dopravou od 10:00 do 16:00 h, keď bola trať uvoľnená a zjazdná po činnosti snehovej frézy.



Snehové frézy sú na zafúkaných tratiach najväčším pomocníkom.



## Žilina

V obvode oddelenia riadenia Žilina, kde býva tradične zima a jej následky na plynulosť železničnej dopravy komplikovanejšie ako v južných oblastiach OR Trnava, sa tentoraz následky zimy neprejavili až takej miere, ako po minulých rokoch. Situácia sa skomplikovala až v závere mesiaca, keď bol 29. januára zvolaný i štáb zimnej ochrany. Vzhľadom na poveternostnú situáciu a predpokladaný vývoj počasia prehodnotili členovia štá-



Nádielky snehu na Kysuciach boli koncom januára naozaj štedré. Železničné stanice a traťové úseky boli zaviate snehom, podobne ako Skalité na fotografii.

bu vyhlásené stupne zimnej ochrany, zabezpečenie zamestnancov a mechanizácie do jednotlivých úsekov i výpomoc od Trnavskej stavebnej spoločnosti, a. s., s ktorou je pre takéto prípady uzatvorená zmluva o poskytovaní služieb pri kalamite.

Na zasadnutí boli dohodnuté konkrétne počty zamestnancov a nasadenie mechanizácie pre najbližšie dni. Koľajové snehové frézy, pluchy i ďalšie mechanizmy boli používané najmä na tratiach Čadca - Makov, Čadca - Skalité, Nové Mesto nad Váhom - Myjava a Trenčín - Chynorany.

Rozsiahle meškania vlakov, ktoré sa v závere mesiaca január vyskytli nevznikli v obvode OR Trnava, ale boli pre-



Sneh bohato napadal aj v Galante. Takýto pohľad na stanicu sa naskytl začiatkom mesiaca jej prednostovi Mgr. Vojtechovi Šebeňovi.

nášané na vlakoch vstupujúcich najmä z východu Slovenska, kde bola kritická situácia v ŽST Košice.

## Bratislava



Meškania východných vlakov v uzle Bratislava vznikali najmä následkom meškania obratových končiacich vlakov a nedostatku náhradných súprav. V počte zamestnancov a pracovných pomôcok pre odpratávanie snehu sa vážnejšie problémy nevyskytli.

Vývoj poveternostnej situácie je priebežne monitorovaný prevádzkovými zamestnancami na staniciach, dispečerským aparátom a vedúcimi zamestnancami OR, ktorí v prípade potreby realizujú potrebné opatrenia.

Ing. Tibor KUČERA,  
námestník riaditeľa OR Trnava  
pre riadenie dopravy  
Foto: OR Trnava a redakcia



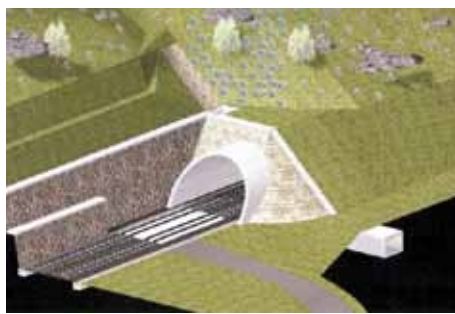
Aj na tratiach v okolí Trenčína bol vyhlásený druhý stupeň zimných opatrení.

# Železničný koridor neustúpil Tureckému vrchu

Modernizácia takmer 60-kilometrovej železničnej trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom, ktorá je súčasťou V. európskeho koridoru, je rozčlenená na 6 samostatných stavebných etáp. V tej prvej, zameranej na prestavbu medzistaničného úseku medzi Novým Mestom nad Váhom a Trenčianskymi Bohuslavcami dominuje razenie nového tunela cez Turecký vrch.



Vizualizácia severného portálu tunela

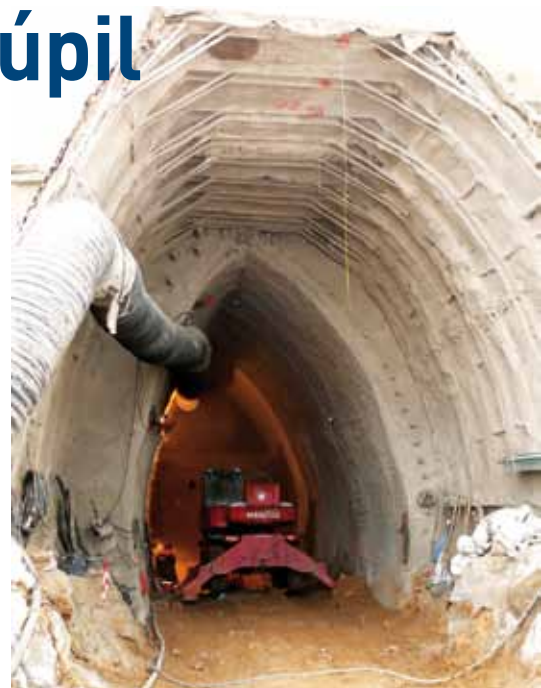


Vizualizácia južného portálu tunela

**D**vokoľajná železničná trať medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom je súčasťou V. európskeho koridoru, ktorý spája Bratislavu so Žilinou, s Košicami a Ukrajinou a taktiež sa pripája v Žiline na VI. koridor zo Žiliny do Varšavy, Gdanska až k Baltickému moru. Jej modernizácia na traťovú rýchlosť 160 km/h sa začala 29. septembra 2009 odovzdaním staveniska úseku medzi Novým Mestom nad Váhom a Zla-

tovcami. – **Modernizácia úseku sa realizuje v dvoch etapách. Prvá etapa nadväzuje na skončenie predchádzajúcej stavby v železničnej stanici Nové Mesto nad Váhom a končí pred Trenčianskymi Bohuslavcami. Ďalej je to už druhá etapa, ktorá končí pred Zlatovcami. V rámci nej sa železničná stanica Melčice zmení na zastávku a vybuduje sa nová výhybňa Nivy. Najvýraznejším prvkom celej stavby je však železničný tunel cez Turecký vrch, budovaný v prvej etape,** – hovorí Ing. Miroslav Vnuk, manažér realizácie projektov EÚ z odboru 220 GR ŽSR. Súčasná železničná trať obchádza masív Tureckého vrchu v jeho úbočí v súbehu s cestou I. triedy a Biskupickým kanálom rieky Váh. Pre nevyhovujúce smerové pomery a nedostatočnú traťovú rýchlosť bolo potrebné naprojektovať jej preložku. – **Posudzovali sa tri varianty trasy okolo Tureckého vrchu. Štúdie a porovnania ukázali, že oproti skalnému odrezu a rozsiahlemu zásahu do chránenej krajinej oblasti, či preložke trate spolu s cestou aj stanicou Trenčianske Bohuslavce bol najvhodnejší tunelový variant. Jeho prednosťou je minimálny zásah do chránenej krajinej oblasti iba v oblasti portálov, skrátenie trasy a môže sa realizovať bez výrazného obmedzenia dopravy na súčasnej trati,** – zdôvodňuje výber

Razenie bočnej opornej chodby severného portálu tunela komplikuje nielen sťažený prístup cez riečku Bošáčku, ale najmä geologicky náročné prostredie zo sprašových sedimentov a deluviálnych hĺn s premenlivou súdržnosťou.



Razenie ľavej bočnej opornej chodby na výjazdovom severnom portáli tunela si vyžaduje okamžitú stabilizáciu zárubnej steny výjazdového portálu.

tunelového variantu Ing. Miroslav Vnuk. Po takmer polstoročí pribudne na tratiach ŽSR nový tunel, pretože tie posledné – Ružbašský a Miľavský, boli dobudované v roku 1966 na trati Plaveč – Poprad. Dvokoľajný železničný tunel cez Turecký vrch s celkovou dĺžkou 1755 m bude razený novou rakúskou tunelovacou metódou a tvoria ho dva protismerné oblúky s polomerami 2 km. Železničný zvršok však nebude tvoriť klasické koľajové lôžko s podvalmi, ale pevná jazdná dráha z betónovej dosky. Celé technické dielo je naprojektované až na rýchlosť 200 km/h.

Zhotovenie celého 17,5-kilometrového dvojkolejného úseku medzi Novým Mestom nad Váhom a Zlatovcami má trvať 44 mesiacov, do konca mája 2013. Stavebné práce vykonané v zmluvnej cene 264 mil. eur bez DPH majú byť kryté nielen zo štátneho rozpočtu, ale aj spolufinancované z Kohézneho fondu Európskej únie.

(balky), foto: autor, Reming Consult



Výrub v hornej časti južného portálu do mierne zvetraného vápence je zabezpečený dvojradovým mikropilóťovým dáždnikom a striekaným betónom. Budovanie 22 m vysokej zárubnej steny v ťažko prístupnom svahu sa deje v tesnej blízkosti jestvujúcej železničnej trate.



# Zázrak 21. storočia – železničný tunel

Nový Gotthardský tunel (Gotthard-Basistunnel) je železničný tunel vo výstavbe, ktorý s dĺžkou 57 km bude najdlhším tunelom na svete. Železničná trať v tuneli bude spájať Švajčiarsko s Talianskom. Hovorí sa mu aj zázrak 21. storočia. Spolu so všetkými spojovacími štôľňami treba dovedna vybudovať 154 km tunelov. Chýbať nebude ani železničná stanica dva kilometre pod zemou – Porta Alpina – a takmer kilometrový výťah, ktorým sa návštevníci dostanú z Gotthardského tunela do malebného alpského údolia. Uvedenie tunela do prevádzky je plánované na december 2017.

## Švajčiarske železnice

Švajčiarske spolkové železnice (Schweizerische Bundesbahnen) sú najväčšou dopravnou spoločnosťou vo Švajčiarsku, s vyše 322 mil. prepravených cestujúcich a 54 mil. prepravených ton. Pritom sieť železničných tratí s dĺžkou 3 011 km tvorí len malú časť z celkovej dopravnej siete Švajčiarska, ktorá má 24 500 km.

Vo švajčiarskej doprave, ktorá prechádza Alpami, má železničná doprava (so 65 percentami) najvyšší trhový podiel v Európe. Gotthardroute je najdôležitejšia tranzitná trasa. Druhá trasa prechádza Alpami cez tunely Lötschberg (dĺžka vyše 14 600 m) a Simplon (dĺžka 19 800 m, najdlhší tunel na svete do roku 1982).

## Prínosy v osobnej a nákladnej doprave

Prvé myšlienky na nový Gotthardský tunel siahajú ešte do čias parnej prevádzky. V roku 1947 bol predvedený projekt podzemnej železnice. Od roku 1961 vyhodnocovala Komisia pre alpský železničný tunel rôzne trasy tunelov, a na realizáciu odporučila Gotthardský variant. V pozadí rozhodnutia bol intenzívny nárast dopravy.

V osobnej doprave bude znamenať Nový Gotthardský tunel (v spojení s ďalšími tunelmi a spolu s vysokorýchlostnými vlakmi) cestovný čas medzi mestami Zürich a Miláno v trvaní 2 h 40 min. (v súčasnosti 3 h 40 min.). Železnica pritom nebude len vážnou a silnejúcou konkurenciou cestnej, ale aj leteckej dopravy.

V nákladnej doprave by malo viac (a prípadne ťažších) nákladných vlakov prejsť rýchlejšie Alpami. Pritom sa nielen dočasne odľahčí preťažený cestný Gotthardský tunel, ale aj celková severo-južná os od rýchlo rastúcej ťažkej



nákladnej dopravy, čo je dôležitý krok k plánovanému premiestneniu ťažkej nákladnej dopravy na železnicu.

Po výstavbe tunela by sa mal dopravný výkon na švajčiarskom severo-južnom ťahu zdvojnásobiť, a to na 40 mil. ton tovaru. Dosiahne sa to premenou železničnej trate (znížením veľkého prevýšenia). Na terajšej trati sú cestou na vrchol potrebné 2 rušne, ktoré prevezú maximálne 1 400 ton ťažké vlaky (s prídavným rušňom na postrk 1 700 ton). Viac by bolo možné prepraviť s medzirušňom (takýto spôsob sa však už nepoužíva).

Nová trať cez Alpy bude mať vrcholový bod vo výške len 550 m nad morom, pri súčasnej trati leží tento bod ešte 600 m vyššie. To znamená, že bude možné dopravovať nákladné vlaky s celkovou hmotnosťou až 4000 ton. Trasa bude pritom kratšia o 30 km, a to kvôli vynechaniu početných oblúkov a niekoľkých oblúkových tunelov.

## Príprava, projektovanie a výstavba

Stavajú sa dva 1-koľajnité tunely, ktoré sú vzdialené približne 40 m, a každých 320 m sú spojené priečnou štôľňou. Na dvoch zvonku prístupných miestach

(Sedrun a Faido) je možné núdzové zaistenie na osobitných koľajach.

Vyťažený materiál v objeme 10 mil. m<sup>3</sup> bude z jednej pätiny použitý ako súčasť betónu, časť sa uloží do údolí alebo sa predá ako štrk.

Klenba tunela (z betónu vyrobeného na mieste) hrubá aspoň 30 cm bude zaisťovať nosnosť tunela. Prichádzajúca voda bude odvádzaná popod tunel cez kanál s priemerom 60 cm. Očakávaná teplota 50 °C si vyžaduje ustavičnú výmenu vzduchu.

Celkovú zodpovednosť za projekt má spoločnosť Alp-Transit Gotthard, dcérska spoločnosť Švajčiarskych spolkových železníc (SBB). Na začiatku prác boli hĺbené vchodové štôľne zo štyroch rôznych miest. Pre tieto výhody by sa mal čas výstavby skrátiť na polovicu. Spolu treba vybudovať 154 km tunelov a štôľní, z ktorých bolo v auguste 2009 vyrazených 136 km (88 %). V tuneli bude vyše 228 km koľajníc a 190 000 betónových podvalov.

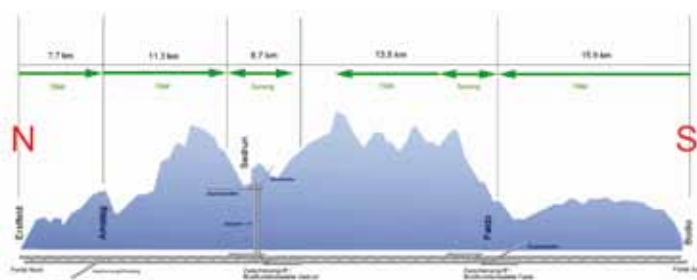
## Turistika pri výstavbe

V miestach výstavby tunela (Amsteg, Sedrun, Faido a Bodio) sa rozvinula naozajstná stavebná turistika. Na začiatku boli ponúkané len prehliadky, ktoré viedli hlboko do tunela, neskôr, na základe veľkej potreby, vznikli infocentra a pri mieste Bodio bolo postavené aj návštevnícke centrum. Každoročný deň otvorených dverí vždy priláka niekoľko tisíc návštevníkov. Celkový počet všetkých návštevníkov medzitým vzrástol na vyše 100 000 a prehliadky sú vždy dlho vopred objednané. Táto turistika predstavuje významný zdroj príjmov pre miestnych obyvateľov.

Ing. Tomáš ZÁVODSKÝ  
Zdroj: internet

## Základné údaje o tuneli

dĺžka tunela	57 km
pravidelná rýchlosť v tuneli	180 – 225 km/h
maximálna rýchlosť	200 – 250 km/h
predpokladaný počet vlakov za deň	200 až 250
prepravný výkon (náklad. vlakmi)	40 mil. ton za rok
náklady na výstavbu	11,7 mld. švajč. frankov



# Výluky si vyžiadali zmeny v grafikone

Železnice SR aj v tomto roku pokračujú v stavebných prácach na výstavbe medzinárodného železničného koridoru č. V na trati Nové Mesto nad Váhom – Púchov a na koridore č. VI v úseku Žilina – Čadca. Modernizácia si v týchto úsekoch vyžiada výluky a následne aj zmeny v grafikone. Zmenený cestovný poriadok začne platiť od 7. marca 2010. Na trati Nové Mesto nad Váhom – Púchov budú IC vlaky a rýchliky vlaky jazdiť o 13 minút dlhšie a niektoré osobné vlaky budú nahradené autobusmi.

**P**ráce budú prebiehať v týchto medzistaničných úsekoch, kde budú vlaky používať iba jednu traťovú koľaj a druhá bude v rekonštrukcii:

- Nové Mesto nad Váhom, km 100,233 – km 102,485 (južný portál nového tunela Turecký vrch), v termíne od 8. 3. do 30. 8. 2010,
- Melčice – Zlatovce, v termíne od 26. 4. do 23. 10. 2010,
- Trenčianska Teplá – Dubnica nad Váhom, v termíne od 1. 2. do 18. 7. 2010,
- Ladce – Beluša, v termíne od 19. 7. do 5. 12. 2010,
- Žilina – Kysucké Nové Mesto, v termíne od 7. 3. do 8. 10. 2010.

Vlaky budú jazdiť v medzistaničných úsekoch rýchlosťou 50 km/h a na konkrétnych miestach, predovšetkým s mostnými provizóriami, rýchlosťou 30 km/h.



Foto: Marián RAJNOHA

V porovnaní s platným cestovným poriadkom (grafikon verejnej dopavy 2009/2010) budú na úseku trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov predĺžené jazdné doby u vlakov IC a R o 13 minút, u osobných vlakov o 6 minút. Osem osobných vlakov bude v termíne od 26.

4. do 23. 10. v úseku trate Nové Mesto nad Váhom – Trenčín nahradené autobusovou dopravou. Počas výstavby koridoru č. VI na trati Žilina – Čadca v termíne od 7. 3. do 8. 10. 2010 bude 5 vlakov nahradených autobusmi.

Vzhľadom na výrazné zmeny na tratiach 120, 121, 123, 127, 133, 141, 143, 180 vstúpi od 7. marca 2010 do platnosti 1. zmena Cestovného poriadku vlakov osobnej dopavy 2009/2010 a bude platiť do 11. decembra 2010. Táto zmena sa bude realizovať vydaním úplne nového cestovného poriadku. Cestujúci tento nový cestovný poriadok označený žltým nápisom ZMENA dostane od 22. februára výmenou za kupón č. 1 z platného Cestovného poriadku vlakov osobnej dopavy 2009/2010. Nový cestovný poriadok s nápisom zmena bol vytlačený v náklade 15 450 kusov. (red)

## Nové výhybky spojili rozmrazovňu s výklopníkom

V železničnom uzle Čierna nad Tisou stavebné práce neúchajú ani počas chladného januára. Dodávateľská spoločnosť osadila v koľajisku so širokým rozchodom nové výhybky pre efektívnejšie pristavovanie súprav k vybudovanému rotačnému výklopníku sypkých materiálov.

V koľajisku ŠRT v Čiernej nad Tisou sa nachádza až 210 výhybiek, ale len 3 sú ovládané diaľkovo z ústredného stavadla. Tie nové, ktoré v mrazivom januárovom počasí vložili do koľajiska Koľajové a dopravné stavby, s.r.o., však pribudli k prevahe miestne stavaných výmen. – **Pre zlepšenie technológie pristavovania naložených súprav z rozmrazovne a smerových skupín k výklopníku sa pridávajú štyri výhybky. Prvé dve boli osadené už v novembri, teraz sa počas osemdňovej nepretržitej výluky dáva medzi výtlačné koľaje jednoduchá koľajová spojka. Rozpadu geometrickej polohy koľaje zabráni zhotovená sanač-**

**ná vrstva štrkopiesku na zemnej pláni, ktorú tvorí len nestabilný íl a piesok. Až na to sa dá štrkové lôžko s výhybkami,** – ozrejmuje Ing. Peter Smolnický, koordinátor SMS ŽTS Čierna nad Tisou. Súpravy z Ukrajiny, naložené sypkým substrátom sa už zo zmodernizovanej rozmrazovne dostanú priamo k rotačnému výklopníku. Ten vybuodovala firma Durban a.s., ktorá je spoločným podnikom ŽSSK Cargo a silnej privátnej železničnej špedičnej spoločnosti Budamar.

(balky), foto: autor



Geotextília zvýši na nestabilnej zemnej pláni únosnosť podvalového podložia. Na jej ukladanie v priestore jednoduchej koľajovej spojky dozerá (sprava) Ing. Peter Smolnický, koordinátor SMS ŽTS Čierna nad Tisou a Vladimír Krupa, stavbyvedúci dodávateľskej firmy.

Odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR organizuje 1. marca 2010

## DAROVANIE KRVI

Akcia sa uskutoční v zasaďke č. 2, 3 na prízemí v budove GR ŽSR na Klemensovej ulici 8 v Bratislave v čase od 8.00 hod. Akcia je organizovaná v spolupráci so Slovenským červeným krížom, ktorý na odber krvi poskytne mobilnú odberovú jednotku (MOJ) s tímom lekárov a zdravotných sestier. Zamestnanci GR ŽSR, ktorí sa zúčastnia darovania krvi, bez zdokladovania prekážky v práci môžu po odbere opustiť pracovisko služobným odchodom. Turnusoví zamestnanci sa môžu zúčastniť odberu len vo svojom pracovnom voľne. Pre darcov bude pripravené občerstvenie pred i po odbere, hradené z centrálného sociálneho fondu ŽSR a MOJ venuje každému darcovi jeden stravový lístok. Viac informácií na emailovej adrese: Bilacicova.Lubica@zsr.sk alebo telefonicky na tel. čísle 920-7081.



## Zlúčením k optimalizácii

V decembri uplynulého roka sme zavřili časovo náročnú etapu projektovania integrácie a racionalizácie činností Závodu služieb železníc Bratislava (ZSŽ) a účelového strediska Hospodárska správa (HS). Od 1. januára 2010 sa HS začlenila do našej organizačnej štruktúry ako Prevádzkové stredisko Bratislava 2.

**Pod**hlavičkou ZSŽ pokračujeme vo všetkých doterajších aktivitách zlúčených jednotiek. Zabezpečujeme podporné a obslužné činnosti pre zamestnancov ŽSR v oblasti stravovania, ubytovania, rekreácie, cestovného ruchu, v oblasti logistickej podpory, správcovsko-prevádzkovej činnosti v bratislavskej budove na Klemensovej 8 a ďalších určených budovách, riadime autodopravu a tlačiareň na GR. Po naplnení potrieb ŽSR v rámci voľných kapacít obchodujeme a poskytujeme naše služby verejnosti.

### Prečo teda zlúčenie?

Hlavný zámer môžeme označiť jedným slovom – optimalizácia. Cieľom je umocniť kvality oboch pôvodných organizácií a eliminovať slabšie stránky či riziká dôslednou kontrolou a pružnejším zavádzaním racionalizačných opatrení. Pri analyzovaní jednotlivých činností sme jednoznačne videli možnosť zníženia nákladov – materiálových i osobných, ďalej možnosti zefektívnenia a zosúladenia výkonov.

Veľké rezervy má autodoprava, tu sme pripravení posilniť jej vnútropodnikovú pozíciu, dbať na využiteľnosť áut a znižovať ich prevádzkové náklady. V oblasti zásobovania materiálom predpokladáme zlepšenie spolupráce medzi jednotlivými útvarmi i pri spracovaní ekonomických dokladov a racionálnejšie posudzovanie požiadaviek na režijský materiál.

Náročné obdobie, aké sme zažívali pri prípravách pokračuje aj po zlúčení. Zo strany zamestnancov bývalej HS sme očakávali počiatočnú neistotu a rozpaky, väčšina kolegov sa však rýchlo prispôbila. Uplynulé týždne odhalili i problémy, ktorým v minulosti nebola venovaná dostatočná pozornosť, a ktoré je potrebné za pochodu detailnejšie analyzovať a riešiť. Istý drobný zmätkos sa v súvislosti s prijímanými zmenami môže ešte vyskytnúť. Verím však, že výsledok nášho úsilia sa v dohľadnej dobe prejaví v zlepšení hospodárenia i pracovných podmienok kolegov, ktorých sa zmeny dotýkajú.

**Všetkým zainteresovaným na projekte sa chcem aj touto cestou poďakovať. Osobitne vyzdvihujem výkon zamestnancov aparátu ZSŽ a nového obchodno-prevádzkového manažéra PS Bratislava 2, ktorí svojou prácou prispeli a prispievajú k zdarnému priebehu integrácie a úspešnému rozbehu transformovanej VOJ.**

Ing. Peter VÝBOŠŤOK, riaditeľ ZSŽ

## Výrubom stromov sprejzdňujeme trate

**T**raťový úsek medzi Margecanmi a Červenou Skalou predstavuje približne 93 kilometrov hornatého a členitého terénu s bohatou vegetáciou. V týchto zimných dňoch je najvhodnejší čas na úpravu okolia okolo trate. Výrub stromov i odstraňovanie kríkov v okolí železnice sa robí po celom Slovensku. Na medzistaničnom úseku medzi Gelnicou a Prakovcami sme v týchto dňoch zastihli traťovákov z SMÚ ŽTS TO Margecany, pra-



covisko Mníšek nad Hnilcom, ktorí pod vedením majstra Jaroslava Pavúka zabezpečovali výrubom stromov prejazdnosť trate. Využívajú mimovegetačné obdobie, ktoré trvá od 1. novembra do 31. marca.

Vladimír SALZER  
foto: autor

Ani kopy čerstvo napadajúceho snehu nie sú prekážkou pri odstraňovaní kríkov a stromov popri trati medzi Margecanmi a Červenou Skalou.

## Aj vlaky z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice meškali

Husté sneženie, ktoré koncom januára postihlo celé územie Slovenska, dalo zabráť aj romantickej trase medzi Hronskou Dúbravou a Banskou Štiavnicou. Na tomto úseku sú totiž samovratné výhybky a trať funguje so zjednodušeným riadením dopravy, takže v priebehu pár hodín tu bola doprava paralyzovaná podobne ako na východe.

**Dva** vlaky tu kvôli hustému sneženiu a snehovým závejom meškali viac ako 40 minút. Rovnaká situácia bola aj v Nitre. Všetky vlaky, ktoré meška-

li z Košíc, boli vypravené s omeškaním aj v meste pod Zoborom. Vlaky, ktoré odchádzali zo stanice išli na čas, bez meškania. Podobne zvládli sneženie na konci januára aj vo Zvolene a Banskej Bystrici. – **Nás to absolútne obišlo. Nemali sme žiadne problémy ani na osobnej, či nákladnej stanici. Ani jeden vlak nemeškal,** povedal na margo sneženia prednosta stanice vo Zvolene Ing. Peter Vozár. – **U nás nebolo žiadne meškanie vlakov a naši zamestnanci spolu s pracovníkmi traťového obvodu z Banskej Bystrice mali len menšie starosti so snehom na nástupištiah,** dodala zas prednosta v Banskej Bystrici Ing. Jarmila Kornietová. V Lučenci a Poltári mali vlaky len trojminútové zdržanie. V Holiši čakali cestujúci o 12 minút viac.



Zamestnancov SMÚ ŽTS TO Banská Bystrica sme zastihli pri pravidelnej údržbe staničného úseku v Banskej Bystrici. Tentoraz to bolo pri odstraňovaní snehu a ľadu.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

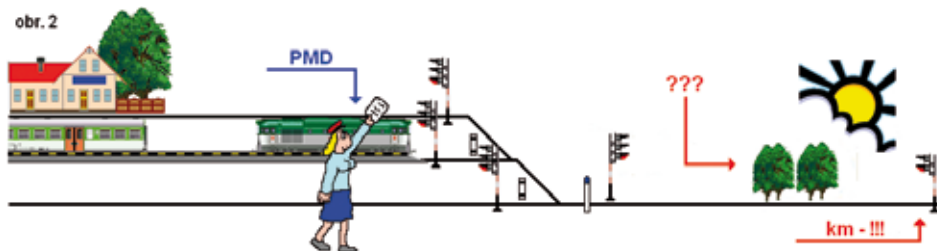
# ÚIVP radí

## Jazda vlaku pri zhoršených poveternostných podmienkach (pokračovanie témy písomných rozkazov)

### Komentár k článku 1248 a 1251 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky

**M**ilí kolegovia! V dnešnej dobe sa v médiách stretávame čoraz častejšie s informáciami, ktoré úzko súvisia s globálnym otepľovaním. S týmto fenoménom ste sa už určite stretli aj vy – najmä v letnom období, keď ste na vlastnej koži pocítili totálne výkyvy počasia. Bol krásny letný deň, svietilo slniečko, fúkal len mierny vánok. Zrazu sa obloha zatiahla a mierne vánok sa zmenil na poriadny vietor asi v tom poňatí, že všetko išlo k zemi. A teraz prichádza otázka: – **Ako má výpravca postupovať pri zabezpečení jazd vlakov na širu trať, keď dôjde k takejto náhlej zmene poveternostných podmienok?**

Odpoveď na túto otázku vysvetľuje článok 1248 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky, v ktorom sa uvádza, že ak dôjde k takejto situácii (mimoriad-



ne poveternostné pomery), výpravca odloží po dohode s dispečerom odchod vlaku až do času, kým nedostane informáciu, že trať je zjazdná (obr. 1). Lenže kto a najmä ako v dnešnej dobe zistí zjazdnosť trate v úseku napríklad 20 kilometrov, pokiaľ nie je k dispozícii vhodné voľné HDV, ktoré by ako pomocný vlak bolo vypravené na širu trať za účelom ziste-

nia jej zjazdnosti a voľnosti? Tento problém odporúčame vyriešiť v duchu článku 1251 odsek e) predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky a to tak, že výpravca na zistenie stavu traťovej koľaje vypraví HDV od vlaku, ktorý v stanici stojí ako PMD do km a späť (km poloha vchodového návěstidla susednej stanice) pričom doručí vodičovi písomný rozkaz pre PMD, kde do časti „Iné príkazy“ napíše text nasledujúceho znenia: „Medzi stanicami „A“ a „B“ došlo k mimoriadnym poveternostným podmienkam, preto jazdu PMD prispôbte tak, aby ste pred náhle vzniknutou prekážkou využili všetky dostupné prostriedky na vaše zastavenie“ (obr. 2).

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



## Register infraštruktúry ŽSR napreduje

Povinnosťou prevádzkovateľa dráhy vyplývajúca zo Smernice č. 2001/16/ES Európskej komisie a zákona NR SR č. 164/1996 Z.z. v znení neskorších predpisov je evidencia jednotlivých zložiek a subsystémov interoperability transeurópskeho železničného systému. Tá tvorí podstatu funkcionality projektu „TSI Register infraštruktúry“. Projekt realizovaný Železničnými telekomunikáciami Bratislava vytyčuje hlavné charakteristiky národnej infraštruktúry za účelom porovnania ich zhody s Registrom železničných koľajových vozidiel.

### Register infraštruktúry pomáha manažérom aj dopravcom

Riešenie ponúka členským štátom, zodpovedným za udelenie oprávnenia uviesť subsystémy do prevádzky, disponovať s informáciami o základných parametroch tratí transeurópskeho železničného systému. Manažérom železničnej infraštruktúry ponúka súhrnný informačný systém opisujúci príslušné trate, s cieľom sledovať ich ďalší vývoj pri implementácii TSI (Technické špecifikácie pre interoperabilitu). Dopravcov, ktorí vykonávajú, alebo chcú vykonávať dopravu na tratiach, informuje o určitých charakteristikách tratí, ktoré do systému implementovali manažéri infraštruktúry. Dostupnosť týchto informácií je zabezpečená úzkym prepojením Registra infraštruktúry s Informačným systémom infraštruktúry (ISI) a jeho subsystémami.

### Subsystémy sa postupne sprístupňujú

Dodávka softvérovej podpory Registra infraštruktúry ŽSR bola realizovaná ŽT na základe Nariadenia generálneho riaditeľa ŽSR č. 21/2007. Tím zložený z informatikov oddelenia programovania Košice, sekcie programovania systémov, koordinovaný projektovým manažérom ŽT predložil riadiacej komisii GR ŽSR pre Register infraštruktúry na základe vytvorenej komplexnej architektúry a užívateľského rozhrania deväť subsystémov projektu – **Riadenie, zabezpečenie a návěstenie (CCS), Tunely, Osoby so zníženou pohyblivosťou, Info o traťovom úseku, Infraštruktúra, Energia, Mapy a schémy, Predpisy a nariadenia i Uzly a stanice**. Výber úsekov tratí, tunelov, staníc a ďalších zložiek interoperability z hierarchického stromu užívateľského rozhrania a zároveň z mapy Slovenska poskytuje užívateľovi maximálny komfort použitia



tejto webovej aplikácie v slovenskej a anglickej jazykovej verzii.

V rámci I. etapy riešenia Registra infraštruktúry bol sprístupnený prvý subsystém **Riadenie, zabezpečenie a návěstenie (CCS)**, ktorý zabezpečuje naplnenie subsystému CCS údajmi potrebnými k certifikácii zabezpečovacích a signálnych zariadení na zmodernizovanom úseku Nové Mesto nad Váhom – Bratislava – Rača V. paneurópskeho koridoru. Ďalší subsystém **Tunely**, ktorého riešenie vychádza z Úradného vestníka EÚ, poskytuje zákazníkovi softvérovú podporu zabezpečujúcu plný rozsah požadovanej funkcionality užívateľského rozhrania so zobrazovaním všetkých tunelov evidovaných na tratiach ŽSR.

Vývojové aktivity nestagnujú ani v súčasnom období a do používania sú postupne uvádzané ďalšie subsystémy Registra infraštruktúry ŽSR, pripravený je tretí subsystém **Osoby so zníženou pohyblivosťou**.

**Register infraštruktúry je sprístupnený pre určených manažérov ŽSR na Intranete ŽSR v sekcii Informačné systémy, v časti Infraštruktúra a Národné registre**

ŽT



# „Leží vo večnej tóni vysokého kopca a v bezprostrednej blízkosti Hrona, takže sa podobá skôr hájovni než stanici ...“

Z prítomia archívnych fondov možno vydolovať informácie o dávno minulých udalostiach, ktoré v mnohom zaujmú, poučia, prekvapia. Udalosti, ktoré vyvolajú nostalgické spomienky, potešia... Úvod pamätnej knihy by mal obsahovať zemepisný popis miesta, dejiny okolia a železnice. Na niektorých staniách boli pamätne knihy založené už v roku 1918, aj keď železničná trať bola vybudovaná v skoršom období (pravdepodobne aj v tomto období boli písané pamätne knihy, ale tie by sme mohli nájsť iba ak v maďarských archívoch). Dnes sme sa rozhodli venovať úvodom kronik. Práve úvod by mal mapovať začiatky a teda obdobie ich vzniku. Bohužiaľ, nie všetky pamätne knihy obsahujú úvod. Z nich sa dozvieme o histórii nielen železnice, ale aj čo-to z miestnych dejín a ilustrujú nám udalosti, ktoré by sme inde ťažko hľadali. Do článku sme zaradili niekoľko autentických úryvkov.

## Najstaršie zápisy

V predkladaných zápisoch sa snažíme čo najviac zachovať pôvodný zápis s jeho dobovou gramatikou a štylistikou.

Veľa pamätných kníh sa počas druhej svetovej vojny zničilo, stratilo. Nové kroniky a pamätne knihy boli zakladané v povojnovom období v rokoch 1945 - 1947.

Najstarší opis pamätnej knihy v Archíve ŽSR je z knihy Staničného úradu Dubová:

„Staničný úrad Zámotie na Slovensku, nachodí sa v km 47.7 až 48.0 na ľavom brehu rieky Hron v Malebnom údolí v pohorí Fatra 423.5 m výšky nad hladinou Adriatického mora... Za dedinou na úpätí strmého skaliska, nachádzame Rim. kat. budovu, školu v čele s učiteľom Mikulášom Lenhadtom v ňom nachádzajú budúce dorastí, húževnatého budovateľa národa.“

V úvode sa ďalej spomína budovanie trate Banská Bystrica - Podbrežová z roku 1883:

„Dr. Slaný Oliver, ako zástupca železníc s Dr. Ivanom Chovanom, boli zástupcami majiteľov vyvolaných nemovitostí poverení informovať verejnosť a síce v Budapešťskom vestníku jeden raz a Zvolenskom župnom časopise tri krát výsledok rozhodčieho súdu uverejniť. Tým bol položený prvý základ k vybudovaniu železničnej trate Ban. Bystrica - Podbrežová, načo sa započalo ihneď s prípravnými prácami“

Najstaršia pamätná kniha v našom archíve je pamätná kniha stanice Hámor. (V archíve sa nachádza aj niekoľko pamätných kníh, ktoré sa našli v registratúrnom stredu na OR Košice). Stanica Hámor sa nachádza na trati Podbrežová - Brežno - Tisovec - Červená Skala - Hronec. Táto pamätná kniha bola založená v roku 1919.

„Trať Podbrežová - Brežno - Tisovec - Červená Skála - Hronec bola vystavená v roce 1903 a dne 1. X. 1903 zahájena doprava a to hlavne z toho dôvodu, že zde měl kníže Filip Coburg mnoho továren na železo, železné výrobky, plech a pak rozsáhlé lesy, vydávající mnoho užitečného dříví.“

Zdejší stanice, ktrá měla v tu dobu název „Lujzahuta“ byla obsazena a převzata do provozu ČSD dne 15 března 1919.

Jako prvni správce stanice byl sem vyslán písař Jozef Žák ze Světlé, ketrý odebíral tuto stanici od maďarského správce stanice Jozefa Szalaye a staničného dozorce - vyhybkáře Jano Oravce. Předávka stanice děla se velmi hladce, maďarský správce odevzdal vše v nejlepším pořádku a opustil pak dne 17.III.1919 zdejší stanici a odebral se do Maďárie.“

## Stanica, ktorú i slnko obchádza...

Nie menej zaujímavé informácie nachádzame aj v skoršom období. Napríklad zápis zo staničného úradu Halny, terajšie Brežno z roku 1958:



V niektorých pamätných knihách je aj grafický popis stanice.

„V pamätiach sa doteraz nik nezmiemil o tom, že stanica Halny má i závistnikov, keďže jej zamestnanci sú tu vraj ako na odpočinku. Pravdou to ovšem nie je. Rušná doprava veľa odpočinku neskýta. A predsa, stanicu túto nemiluje nik, lebo má polohu „pohádkove“ zakliatu, obchádza ju i slnko, ktoré do jej okien nezasvieti. Leží vo večnej tóni vysokého kopca a v bezprostrednej blízkosti Hrona, takže sa podobá skôr hájovni než stanici ...“

Pamätne knihy nás niekedy odkazujú aj na ďalšie zdroje, kde možno získať informácie o dejinách stanice. Napríklad v pamätnej knihe stanice Krásno nad Kysucou sa píše:

„Pamätná kniha železničnej stanice Krásno nad Kysucou a pridelených zastávok, sa u nás nenachádza a ani založená nebola. Keby aj v minulosti bola založená, čo nie je u nás známe, mohla sa stratiť počas okupácie a prechodu války. Podľa zistenia u občanov, čo nemusí byť pravdivé, jedna koľaj bola daná do prevádzky v roku 1882...“

Podrobnejšie správy udať o minulosti nevieme už ako sme vyššie spomenuli. Keď by išlo o podrobnejšie správy, tieto by mohla zdieľať Správa Strednej dráhy v Olomouci, prípadne taktiež i bývale Riaditeľstvo štátnych železníc v Bratislave (terajšia Správa Východnej dráhy v Bratislave), ktoré nám bolo predstaveným orgánom od roku 1945 až do roku 1953, do prevzatia nášho úseku Strednou dráhou.“

## Vlak pre prezidenta

V úvode pamätnej knihy stanice Harmanec Jaskyňa sa dočítame aj o vzniku trate Banská Bystrica - Dolná Štubňa odbočka:

„Zahájenie stavby trati Ban. Bystica - Dol. Štubňa odbočka zapadá do bývalej česko-slovenskej republiky, kedy roku 1936 začalo sa so stavbou, 6 firmami na celej harmaneckej doline. Trať je dlhá 41 km má 22 tunelov, 5 viaduktov a niekoľko podchodov. Vlivom politických udalostí, na ktoré sú roky 1938 - 1940 veľmi pestré, stavba trate sa spomalila, ale mladý slovenský štát, ktorý po odpadnutí Čiech a Moravy stal sa samostatným štátom, dňa 14. marca 1939 chopil sa usilovne celej stavby a podarilo sa mu dňa 19. decembra 1940 zahájiť dopravu. Na zahájenie trati boli spracované cestovné poriadky. Prvý vlak mal číslo 7145 a bol to vlak p. prezidenta, vo vlaku 7145 bola vláda slovenskej republiky s hosťom ríšskych železníc ministrom dopravy Dr. Dartmillerom. Druhý vlak s obecenstvom bol vypravený pod číslom 7157.“

## Stavbu železnice podriadili potrebe obilia

Železničná stanica Čierna nad Tisou sa začala budovať po druhej svetovej vojne:

„Po druhej svetovej vojne stala sa ČSSR priamym susedom SSSR. V dôsledku toho objavila sa potreba vybudovania prekládkovej stanice z normálnorozhodných vozňov železníc ČSR do širokorozhodných vozňov SSSR a opačne. Bolo rozhodnuté vybudovať stanicu Čierna pri Čope. Projekt bol vypracovaný spoločne MD v Prahe, Pov. dop. v Bratislave a RŠŽ v Košiciach. celkové vybudovanie bolo plánované na 6 rokov. Do tých čias malo byť položených asi 85 km koľají a vybudované všetky potrebné stavby ...“

V dôsledku katastrofálnej neúrody v r. 1947, vznikla nepredvídaná potreba prekládky a prepravy obilia z SSSR do ČSR v celkovom množstve 600.000 ton a z Rumunska v celkovom množstve asi 150.000 ton. Následkom toho bolo potrebné urýchliť výstavbu stanice a tomuto novému požiadavku ju prispôbiť, aby bola schopná tento ťažký úkol v čo najkratšom čase zdoľať.“

Pamätná kniha stanice Hrhov bola založená v roku 1955, kedy na trati Turňa nad Bodvou - Rožňava začali jazdiť vlaky:

„Dňa 23. januára 1955 prichádza do stanice Hrhov prvý slávnostný vlak po novej magistrale s delegáciou strany a vlády na čele so súdruhom ministrom dopravy Antoninom Pospíšilom, ktorý otvoril premávku na železničnej trati Turňa - Rožňava.“

## Naše trate stavali i Macedónci, Srbi, Taliani...

Niektoré trate na našom území nestavali iba Slováci. Príkladom je stavba železnice Rimavská Sobota - Poltár, ktorá je opísaná v pamätnej knihe stanice Hrnčiarске Zalužany, 1940:

„Ešte v roku 1908 hlavným programom agitácie pre poslancu Szentiványiho bola stavba železnice Rimavská Sobota - Poltár. Táto myšlienka dosiahla svojho cieľa na jar v roku 1910, kedy došli maďarskí mernikovia, ktorí sa vložili celou svojou silou do trasovania potrebnej plochy pre stavbu. Táto práca trvala až do pozdných zimných mesiacov v uvedenom roku. V mesiaci apríli 1911 došli sem robotníci z Macedónie, zo Srbska, dolného Uhorska a murári z Talianska. Vyše 500 sa prikrátilo ku stavbe. Len koncom roku 1912 a 1913 boli pribráni do práce i z tunajšieho okolia robotníci. Stavbu železnice prevádzala súkromná maďarská firma. Stavba trvala skoro 4 roky. Dňa 12. októbra 1913 s veľkou slávnou a potešením pre tunajšie občanstvo prešiel touto novostavbou prvý osobný vlak.“

Mgr. Daša VELIKOVÁ, Mgr. Jozef PRILLINGER

# DREZINY alebo autá na koľajniciach

Železnica bola v období svojho vzniku na viacerých miestach jediným dopravným systémom. Bola charakteristická tým, že pracoviská boli rozmiestnené aj na širšej trati. Vznikla teda pomerne častá potreba dopravy jednotlivých zamestnancov, resp. malej skupinky ľudí medzi stanicami a pracoviskami na širšej trati. Okrem takýchto prepráv bolo potrebné občas vykonať aj inšpekčné jazdy traťmajstrov, kontrolné cesty úradníkov na rozostavaných tratiach, jazdy v prípade mimoriadností a podobne. Na tieto účely boli krátko po vybudovaní prvých železníc skonštruované jednoduché koľajové prostriedky.

**N**a svoj pohon využívali ľudskú silu. Spočiatku to boli akési bicykle, pričom pohyb zabezpečoval samotný cestujúci tým, že sa odrážal nohami. Takýto spôsob bol však veľmi namáhavý, preto konštruktéri vyvinuli dreziny, síce naďalej poháňané ľudskou silou, ale vybavené šliapacím, alebo pákovým mechanizmom. Úplne odstránenie ľudskej sily sa dosiahlo až na prelome 19. a 20. storočia využitím spaľovacieho motora. Ten dosádzali tak do jednomiestnych ľahkých drezín, ako aj do nákladných traťových vozíkov a do veľkých automobilových drezín. Na území Československa v tom období vyrábalo dreziny niekoľko firiem, čím sa dostalo do prevádzky veľa odlišných typov. Ich rozšírenie si vyžiadalo aj vypracovanie predpisu na prevádzku, pričom takýto predpis bol na vtedajších Československých štátnych dráhach (ČSD) zavedený v roku 1923.

## Dreziny TATRA

V roku 1924 vyhlásilo Ministerstvo železníc súťaž na osobnú automobilovú drezinu. Na súťaž samozrejme zareagovali aj dvaja najvýznamnejší výrobcovia drezín v Československu – firma Wohanka Příbram a Tatra Kopřivnice. Firma Tatra použila konštrukčné prvky automobilu T 11, ktorý v tej dobe vyrábala. Celkové riešenie dreziny T 15 sa však od automobilu výrazne líšilo. Karoséria bola upevnená pomocou listových pružníc na znitovanom ráme, obidve nápravy boli pevné. Dôležitou súčasťou drezín bolo zdvíhacie a otáčacie zariadenie umiestnené zospodu rámu v ťažisku vozidla. Slúžilo na otáčanie jednosmerne usporiadaných drezín. Na pohon bol použitý motor z automobilu T 11, teda plochý vzduchom chladený dvojtak s objemom 1 056 cm<sup>3</sup> a výkonom 12 kónských síl. Výkon sa prenášal dvojtupňovou prevodovkou a kardanovým hriadeľom na zadnú nápravu. Karoséria sa vyrábala buď ako otvorená limuzína (v prípade nepriaznivého počasia sa za-

kryla plátennou strechou), ako tzv. nástavková limuzína (s odnímateľnou pevnou strechou), alebo ako limuzína s klasickou pevnou strechou. Pri porovnávacích skúškach bola síce drezina Tatra proti drezí-

Ľahká motorová drezina firmy Wohanka na obrázku z dobového prospektu.



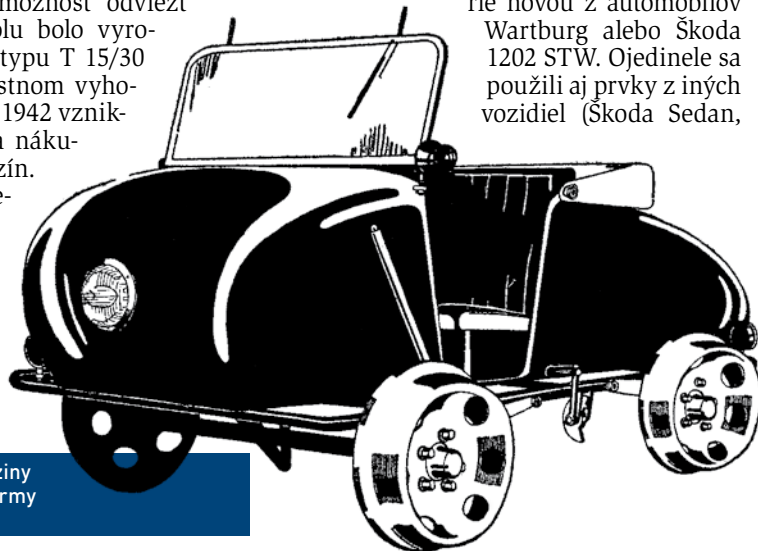
ne firmy Wohanka v nevýhode pre väčšiu spotrebu oleja, napriek tomu do roku 1932 ČSD prevzali od Tatry 65 osobných motorových drezín. A keď v roku 1934 skrachovala firma Wohanka, Tatra sa stala v podstate monopolným dodávateľom drezín. V rokoch 1932 – 1938 dodávala osobné dreziny T 15/30 so silnejším štvorvalcovým motorom T 30 s objemom 1 678 cm<sup>3</sup> a výkonom 24 kónských síl. Silnejší motor znamenal možnosť odviezť viac nákladu. Spolu bolo vyrobených 30 drezín typu T 15/30 v štvor- a šesťmiestnom vyhotovení. Okolo roku 1942 vznikla na ČSD potreba nákupu ďalších drezín. Táto bola zapríčinená jednak opotrebovaním skôr dodaných drezín, jednak ich úbytkom počas vojnového obdobia. Na to zareagovala Tatra Ko-

přivnice a v roku 1944 vyrobila 12 drezín (2 šesťmiestne a 10 štvormiestnych) s ešte väčším a silnejším motorom. Označila ich T 15/52. Štvorvalcový motor mal objem 1910 cm<sup>3</sup> a 30 kónských síl. Ďalšie dreziny T 15/52 sa vyrobili až v rokoch 1947 – 1952, v počte 59 kusov. Až pri nich sa začalo uplatňovať označovanie drezín vychádzajúce z predpisu z roku 1923, podľa ktorého štvorsedadlové vozidlá mali označenie Dm 4 (drezina motorová štvormiestna) a za pomlčkou päťčíslicie, z ktorého prvé dve čísla znamenali rok výroby a posledné trojčíslicie bolo poradové číslo v danom roku. Šesťmiestne dreziny boli označené ako Dm 6. Celkom bolo vo firme Tatra Kopřivnice v rokoch 1924 až 1952 vyrobených 172 osobných drezín.

Okrem nich boli pre ČSD dodané ešte ľahké osobné motorové dreziny od firmy Autoavia. Tie síce objednali ešte vojnové Českomoravské dráhy, ale dodané boli až v roku 1947 – 1948. Boli skonštruované ako dvojmiestne Dlm 2 a štvormiestne Dlm 4 (písmeno l znamená ľahká). Mali dvojtaktný vzduchom chladený motocyklový motor s objemom 249 cm<sup>3</sup>.

## Posledná výroba

Po roku 1952, keď kopřivnická Tatra dodala posledné dreziny, nasledovalo dlhé obdobie bez dodávok nových vozidiel. Preto sa pristúpilo k rekonštrukciám opotrebovaných starších drezín T 15, T 15/30 a T 15/52. Rekonštrukcia spočívala v nahradení často skorodovanej karosérie novou z automobilov Wartburg alebo Škoda 1202 STW. Ojedinele sa použili aj prvky z iných vozidiel (Škoda Sedan,



Podoba ľahkej dreziny Dlm 2 z produkcie firmy Autoavia.



Moskvič). Takéto rekonštrukcie vykonávali Traťové výrobné dielne, napríklad v Plzni-Koterově alebo Trnave.

Až na prelome 60. a 70. rokov 20. storočia si ČSD zaobstarali nové osobné dreziny. Tie vznikli úpravou osobných automobilov Warszawa vyrábaných podnikom FSO vo Varšave. Úpravy vykonával podnik PHZP Kolmex a spočívali najmä v nahradení cestných kolies kovovými s drevenými výstužami a zablokovaním spojovacej tyče riadenia. Zmenená bola aj geometria prednej nápravy, kde bola odstránená zbiehavosť kolies. Navyše bolo v ťažisku vozidla zospodu namontované otočné zariadenie. Zvyšné časti bývalých automobilov zostali zachované bez zmeny. Vo vozidlách boli namontované štvorvalcové motory s objemom 2 120 cm<sup>3</sup> a výkonom 70 konských síl. Výkon bol prenášaný cez jednokotúčovú suchú spojku a trojstupňovú prevodovku na zadnú nápravu. V roku 1968 boli dodané prvé dve dreziny a po úspešných skúškach bolo dodaných ďalších 14 vozidiel, z toho 4 s karosériou kombi. Tieto dreziny boli posledné dodané pre ČSD.

#### Niekoľko drezín v múzeu

V zbierkach MDC sa nachádza niekoľko drezín. Najstaršou z nich je štvormiestna drezina Tatra T 15/30 s odnímateľnou pevnou strechou. Z novších drezín T 15/52 so silnejším motorom sa v zbierkach MDC nachádzajú dva štvormiestne exempláre. Jedna z nich Dm 4-47038 z roku 1947 je prevádzkyschopná a je umiestnená v expozícii Múzea dopravy v Bratislave. Na druhej v súčasnosti prebieha reštaurovanie do prevádzkyschopného stavu vďaka dobrovoľníkom z Klubu historickej techniky pri rušňovom depe Zvolen. V roku 2009 bola do zbierok MDC zaradená aj jedna prevádzkyschopná drezina Škoda 1202 STW označená Dm 4-47049. Tá vznikla prestavbou dreziny Tatra T 15/52. Ďalej zbierku dopĺňa nekompletná ľahká drezina Dlm 4 a dve prevádzkyschopné dreziny, tzv. Varšavy. Prvá „Varšava“ je umiestnená v expozícii Železničného múzea Bratislava východ, pričom v súčasnosti na nej prebieha oprava laku, druhá je v starostlivosti občianskeho združenia Spolok výhrevne Vrútky. Okrem nich sa v zbierkach MDC nachádza aj niekoľko ručných drezín a niekoľko motorových vozíkov, ale o tých si niečo povieme niekedy nabadúce.

Ing. Michal TUNEGA, foto: archív MDC



Drezina Warszawa, ktorá slúžila v prevádzke od roku 1972. Dnes je súčasťou expozície Železničného múzea Bratislava východ.



Jeden z posledných prírastkov v zbierkach MDC. Drezina Tatra s karosériou Škoda 1202 STW.



Drezina Tatra T 15/52 Dm 4-47038 z roku 1947 ako súčasť expozície Múzea dopravy v Bratislave.



Drezina Tatra T 15/52 z roku 1947.



# Stretnete nás v Paríži, Bruseli,

Reč je o slovenských železničiaroch, ktorí radi cestujú vlakom, a prostredníctvom železnice tak spoznávajú krásy Európy. A železničiar – cestovatelia majú ešte jednu nemalú výhodu. Nielen o cestu, ale aj o ďalší program počas dovolenky sa o nich postará ich vlastná cestovná kancelária. Kto už cestoval so Závodom služieb železníc (ZSŽ), vie, o čom rozprávame. Aj počas minulého roku ste mnohí využili ponuku i služby ZSŽ. O Benátsku, turistike v Julských Alpách v Slovinsku či Alpskej rozprávke vo Švajčiarsku sme už písali v predchádzajúcich číslach nášho časopisu. Dnes sa prejdeme po Paríži, navštívime krajiny Beneluxu a zastavíme sa vo večnom meste – v Ríme.



V Bruseli – na najkrajšom hl. námestí v Európe – Grote markt.

## PARÍŽ

Návšteva metropoly Francúzska pripadla na rok, kedy jej najznámejší symbol – Eiffelova veža oslavovala 120. narodeniny. Senegalský „obchodník“ predávali suveníry nielen pod ňou, ale aj pred Versailles a zaskočili Slovákov s otázkou v slovenskom jazyku: – Koľko dáš? V Bazilike St. Denis si slovenskí železničiar prezerli najväčšiu zbierku kráľovských hrobiek na svete, kde odpočívajú 43 kráľov a 32 kráľovien Francúzska. Večer sa za 38 sekúnd



Nový víťazný oblúk na "Manhattane" Paríža – štvrti La Defense.

nárokom na tranzitnú FIP-ku cez Nemecko. Aj jedna dôchodkyňa z výpravy bola už zmierená s tým, že najkrajšie hlavné námestie v Európe – Grote markt v Bruseli neuvidí, ale takto skombinovaná cesta jej to opäť umožnila. Hneď ako sa na námestí znovu ocitla, sa od dojatia rozplakala.

Slovenskí železničiar navštívili skanzen s drevenými veternými mlynmi – Zaanse Schans neďaleko Amsterdamu. Došli sa dovnútra jedného z mlynov slúžiacich na výrobu oleja. Získava sa drevným a následným pražením arašidov, teda podzemnice olejnej. Súčasťou skanzenu bola ochutnávka syrov, ale aj ukážka výroby dreva, ktorý vďaka špeciálnemu sústruhu vznikne za 4 minúty. Nie náhodou navštívili mestečko Alkmaar práve v piatok, keď sa tam koná najväčší syrový trh na svete. Nosičom prejde cez ruky až 30 000 kg lahodnej goudy či edamu. Naši výletníci absolvovali aj plavbu loďou po grachtach v Brugách, Amsterdame a najväčšom prístave na svete – v Rotterdame.

## RÍM

Hneď pri ich prvých krokoch po večnom meste na Námestí sv. Petra im oproti



Koľko dáš? Senegalský „obchodník“ predávajúci „ajfelovky“ pod Eiffelovkou.

vyviezli najrýchlejším výťahom v Európe na 56. poschodie do výšky 196 m z celkových 210 m výškovej budovy Montparnasse. Zo strechy budovy tak mali rozsvietený Paríž aj s „ajfelovkou“ ako na dlani. Rovnako mala svoje čaro aj plavba loďou po Seine, z paluby ktorej bolo vidno Notre Dame, ale aj Louvre.

## Krajinami BENELUXU

Kombináciou vlaku s leteckou dopravou ušetrili čas, dovolenku a energiu na samotné poznávanie. Vďaka tejto kombinácii sa mohli na zájazde zúčastniť aj rodinní príslušníci železničiarov alebo dôchodcovia, ktorí nemajú



Slovenskí železničiar pri 120-ročnej dňe v Paríži.



# Rotterdame, ale aj vo večnom meste

Pod palcom  
La Défense  
v Paríži.



išiel kardinál, ktorý ich akoby chcel privítať. Nikto z výpravy si nenechal ujsť nočný pohľad na Španielske schody. Obrovským prevkapaním tam bola maketa Berlínskeho múru a ešte väčším bolo znenie piesne od Marty Kubišovej - Modlitba pro Martu, ktorá sa šíriala z reproduktorov. Pripomenulo to vzdialený domov, ale aj 20 rokov slobodného cestovania, pre niektorých práve na FIPke, pretože sa blížil 17. november.

Posledný večer v Ríme bol zvláštny, pretože pre poruchu odstavili súpravu metra, ktorou sa naši kolegovia viezli k Bazilike sv. Pavla za hradbami. Zvažovali sa vrátiť do hotelu, aby sa mohli pripraviť na cestu domov nočným vlakom. Vedúci zájazdu sa však rozhodol naplniť program do bodky, a tak prišli do baziliky v čase,

keď sa končila omša s vyše 50 biskupmi. Hádajte, kto ju celebraval? Kardinál, ktorý ich symbolicky privítal v meste na rieke Tiber. Začal a skončil ich trojdňové poznávanie mesta na siedmich pahorkoch, požehnal im na rozlúčku i na šťastný návrat domov.

Peter ĎURČÁK

Foto: autor a archiv ZSŽ

Pri drevených veterných mlynoch skanzenu  
Zaanse Schans.



Pred kráľovským  
zámkom Versailles.



Cikajúci chlapček - Maneken  
Pis - najmenší symbol Bruselu.



## Nový katalóg zájazdov!

Pamiatky a zaujímavosti spomínaných miest sú známe a nemalo zmysel o nich písať. Viac sa o nich môžete dozvedieť z programov uvedených v katalógu zájazdov Závodu služieb železníc pre rok 2010, ktorý si môžete stiahnuť na internete:

[www.zsr.sk](http://www.zsr.sk) (v sekcii O nás --> Organizačné zložky --> Závod služieb železníc Bratislava)

alebo intranete:

Organizačná štruktúra --> Vnútorne organizačné jednotky --> Závod služieb železníc --> Cestovanie

Viac informácií o zájazdoch organizovaných Závozom služieb železníc sa dozviete aj na:

[www.zajazdyzsz.estranky.sk](http://www.zajazdyzsz.estranky.sk)

Kontaktná osoba (zasielanie prihlášok):

Peter Ďurčák,

pracovisko ZSŽ

na Bajzovej ulici č.14 v Košiciach

Žel. tel.: 910 - 2336, 2333, 2337

Tel.: 055 229 2336, 055 229 2333, 055 229 2337

Fax: 055 229 2336

E-mail: [Durcak.Peter@zsr.sk](mailto:Durcak.Peter@zsr.sk)

Jeden z novodobých  
siedmich divov sveta  
- rímske Koloseum.



# Odbor stratégie a vonkajších vzťahov informuje

## Preprava nákladných automobilov po železnici

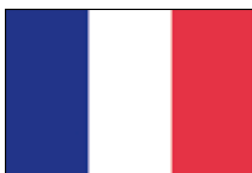


Počet nákladných automobilov prepravených po železnici na úseku Brennerského priesmyku dosiahol v minulom roku rekordnú úroveň aj napriek ekonomickej kríze. Do konca novembra 2009 prepravná spoločnosť Ökombi prepravila 210 000 nákladných automobilov v porovnaní s 206 000 za celý rok 2008.

## ÖBB ostane v červených číslach minimálne do roku 2012

Predstavitelia ÖBB pripustili, že spoločnosť nebude vykazovať zisk minimálne do roku 2012, nakoľko zažíva ťažké obdobie v dôsledku krízy. Dcérska spoločnosť Rail Cargo Austria očakáva stratu na úrovni 90,1 mil. eur za rok 2009, po tom ako obrat klesol o 500 mil. eur.

## SNCF uzavrela kontrakt o dodaní koľajníc



Francúzska národná železničná spoločnosť SNCF zadala zákazku v hodnote 350 mil. eur spoločnosti Corus Rail na dodanie koľajníc po dobu štyroch rokov s možnosťou rozšírenia kontraktu o ďalšie dva roky. Ako súčasť dohody Corus Rail investuje 35 mil. eur do svojho podniku na výrobu koľajníc, čo spoločnosti umožní vyrábať 108 metrov dlhé koľajnice.

## Francúzsko vytvorilo nezávislého regulátora

Francúzsko schválilo minulý mesiac zákon týkajúci sa založenia právne a finančne nezávislého železničného regulátora - Regulačný úrad pre železničnú činnosť (Araf). Táto nová legislatíva je navrhnutá tak, aby transformovala francúzske železničnú sieť z uzavretého systému na systém, ktorý je otvorený a regulovaný. Hlavnou úlohou Arafu bude zabezpečenie spravodlivého a nediskriminačného prístupu na železničnú sieť. Dopravcovia, ktorí sa budú cítiť diskriminovaní, sa môžu odvolať na Araf, ktorý bude oprávnený vyšetriť záležitosť a udeliť sankcie.

## Nový názov poľskej regionálnej železničnej spoločnosti



Dcérska spoločnosť PKP, PKP Przewozy Regionalne, bola premenovaná v novembri, aby odrážala

zmenu vlastníctva, ktoré prešlo na 16 regiónov Poľska. Regionálna doprava - Przewozy Regionalne (PR) - vynecháva v názve PKP, aby zamedzila plateniu poplatkov svojmu predchádzajúcemu majiteľovi.

## Eurostar dosiahol rekordné výsledky



Počet cestujúcich linkou Eurostar z Londýna do Paríža a Bruselu dosiahol rekordnú úroveň v minulom roku aj napriek hospodárskemu poklesu a prerušeniu prevádzky na dva dni v poslednom mesiaci roku 2009 po zlyhaní piatich vlakov v tuneli pod Lamanšským prielivom. Celkový počet cestujúcich vzrástol o 1,2 % na 9,2 milióna, podporený 6 % nárastom cestujúcich na trase Londýn - Brusel. Počet cestujúcich, ktorí využívajú linku Londýn - Paríž, vzrástol len o 1 %. Predaj tzv. „leisure tickets“ sa zvýšil o 15,6 % a Eurostar hovorí, že pokles dosiahol dno v druhej polovici roka. V porovnaní s predchádzajúcim rokom tržby vzrástli o 1,7 % na 675,5 milióna libier.

## Fínska vláda vytvára jeden dopravný úrad



Fínsky správca železničnej infraštruktúry (RHK) sa zlúčil s fínskymi úradmi pre cestnú a námornú dopravu od 1. januára 2010 za účelom zníženia nákladov a dosiahnutia väčšej integrácie medzi rôznymi druhmi dopravy. Nový Fínsky úrad pre dopravu bude rozdelený na päť úsekov: dopravné systémy, námorná doprava, železničná doprava, cestná doprava a spoločné služby. Vláda verí, že jeden úrad posilní dopravnú sieť, zvýši bezpečnosť a zníži negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie. Vláda navrhla v prvom roku rozpočet vo výške 1,5 mld. eur, vrátane 299 mil. eur na železničnú infraštruktúru, údržbu a obnovu.

## Trenitalia kúpi 50 vysokorýchlostných vlakov



Talian ska osobná železničná spoločnosť Trenitalia vyhlásila tender na nákup 50 vysokorýchlostných vlakov v hodnote cca. 1,2 mld. eur. Ponuky budú predložené do 3 mesiacov. Spoločnosť Bombardier založí konzorcium so spoločnosťou AnsaldoBreda a plánuje ponúknuť vlak Zefiro V350. Očakáva sa, že spoloč-

nosť Alstom, Kawasaki a Siemens tiež predložia svoje ponuky. Prvý vlak musí byť doručený do dvoch rokov od podpísania kontraktu, pričom celá flotila vlakov musí byť v prevádzke do 36 mesiacov.

## Vysokorýchlostná trať Lisabon - Madrid



Konzorcium Elos bola udelená koncesia na 40 rokov na návrh, vybudovanie a financovanie a udržiavanie prvého 165 km úseku vysokorýchlostnej trate Lisabon - Madrid. Zmluva je v hodnote 1,4 mld. eur, pričom konzorcium bude vyplatených 12,2 mil. eur ročne za údržbu.

## Osobná železničná doprava 2009

Portugalské železnice (CP) prepravili približne 135 mil. cestujúcich v roku 2009, čo je o 3 milióny menej ako rok predtým.

## Autobusoví dopravcovia predložili sťažnosť



Európska komisia dostala sťažnosť od španielskych autobusových dopravcov týkajúcu sa dotácií platených španielskou vládou pre štátom ovládaného dopravcu RENFE pre diaľkovú osobnú dopravu. Podľa zmluvy na roky 2006 - 2010 medzi RENFE a vládou, tieto služby spĺňajú podmienky na dotácie na kompenzovanie prevádzkových strát. Autobusové spoločnosti argumentujú, že železnice takto získavajú výhodu najmä na vysokorýchlostných tratiach, kde sú ponúkané zľavy.

## Belgicko doplnilo svoju vysokorýchlostnú sieť



Otvorenie severnej belgickej vysokorýchlostnej trate (piatej v Belgicku) dňa 8. decembra 2009 znamenalo vytvorenie prvého prepojenia vysokorýchlostnou sieťou od hranice po hranicu v Európe. To umožní cestujúcim využívajúcim medzinárodnú dopravnú službu Thalys na trase Paríž - Amsterdam absolvovať celú cestu po vysokorýchlostnej trati.

Očakáva sa, že belgická vysokorýchlostná doprava získa oneskorenú dodávku 17 elektrických jednotiek AnsaldoBreda V250 pre vysokorýchlostnú dopravnú službu Fyra na trase Brusel - Amsterdam.

Zdroj: www.railjournal.com



## Romantika na koľajniciach

V bratislavskom Múzeu dopravy sa v polovici januára konala nevšedná akcia. K starým historickým exponátom pribudli rovnako staré, ak nie ešte staršie exponáty, ktoré však dodnes aktívne slúžia ľuďom. Svojou atmosférou a nevšedným vzhľadom „pritiahli“ do múzea množstvo návštevníkov rôznych vekových kategórií. Dôvod?

Spoločnosť WAGON SERVICE travel, s. r. o., sa rozhodla osláviť svoje okrúhle 10-ročné jubileum práve v týchto priestoroch, ktoré dýchajú históriou, a zároveň širokej verejnosti prezentovať svoje služby. Tak ako slávny Orient Expres, tak aj ich ponuka v historickom štýle prežíva renesanciu. Široké vrstvy zákazníkov, ale najmä mladšie generácie sa radi vracajú do romantických čias, k „mašinkám“ a k vlakom, ktoré sa im odcudzili v automobilovej ére. Táto dokonalá symbióza krásy a techniky udivuje aj technokratov a radi si ju pozrú v autentickom priestore. Na výstave spoločenských a salónnych vozňov sa predstavili vozne z Budapešti a Viedne, pričom perlou bol vozeň Salon Equipage. Jednou z dominant výstavy bola aj vynovená legenda – náš najrýchlejší parný rušeň Albatros.

Ako nám povedal organizátor výstavy a konateľ spoločnosti WAGON SERVICE travel Ing. Ivan Gálik, spojili oslavu výročia aj s možnosťou navštíviť tieto priestory a rezervovať si miesto na galavečeru podávanú v jednom zo salónnych vozňov a pri klavírnej hudbe.

**Ak sa budete chcieť odviezť na karneval do Benátok, alebo si urobiť večierok v tanečnom vozni na ceste do Tatier, tak si otvorte ich webové stránky s ponukami: [www.wagonservice.sk](http://www.wagonservice.sk), [www.vlakovezajazdy.sk](http://www.vlakovezajazdy.sk) a dozviete sa viac.**

Jozef LEHOCKÝ, foto: autor



Historické vozne nestratili nič so svojej krásy a noblesy...

## „Víkendovka“ šitá na mieru

Víkendové pobyty v rekreačných zariadeniach v Strečne a Starom Smokovci predstavujú možnosť bezplatnej rekreácie zamestnancov ŽSR v rámci sociálneho programu.

O ich obľúbenosti svedčí skutočnosť, že často sú obsadené i niekoľko týždňov dopredu. Ťažko povedať, ktorá možnosť oddychu je príťažlivejšia. Vysoké Tatry či Strečno majú svoje osobité čaro a nezriedka sa stáva, že tí istí rekreanti sa na to „svoje“ miesto každoročne vracajú. No aj „nováčikovia“ pri odchode domov väčšinou nedajú dopustiť na poskytované služby. Často potom spomínajú na chvíle oddychu, prežité v príjemnom prostredí a na kolektív, ktorý sa o nich príkladne staral.

Na prvej víkendovke v Strečne vôbec, sme zastihli kolektív železničiarov z Čiernej nad Tisou. Partia posunovačov Atila Horváth s manželkou Henrietou, s kolegami Tiborom Matyím, Czabom Matyím a „šéfom“ Vojtechom Panykom a manželkou Valikou, ktorá pracuje na stanici ako operátorka, sa na cestu vybrala hneď po nočnej zmene v piatok ráno. Poobede už spoznávali krásu Strečna a plánovali program do nedele. I sobotu si vyhradili na pešiu túru, no nevynechali možnosť zaplávať si v bazéne, či zrelaxovať v saune. A potom všetci cvičili v tamojšej posilňovni. – **O Strečne sme počuli len samé dobré chýry,** – prezradil nám Vojtech Panyko. – **A tie sa aj stopercentne potvrdili. Všetkým kolegom a kolegyniam chcem aj za partiu, ktorá sme tu, odporučiť toto rekreačné zariadenie. Nebude sklamaní.**

Vladimír SALZER

Foto: autor



Vybavenie posilňovne v SIP Strečno je na vysokej profesionálnej úrovni. Každý, kto chce čosi pre svoje zdravie urobiť, si tu príde na svoje.

## Hasiči v akcii

**Hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc boli v januári privolaní k 21 výjazdom. Z najzaujímavejších vyberáme.**

- \* Zrážka nákladného automobilu Tatra a rušňa na služobnom priecestí bola dôvodom zásahu hasičov z Čiernej nad Tisou. Na mieste nehody zabránili ďalšiemu unikaniu hydraulického oleja a kyseliny sírovej z nákladného auta. Po odstránení vozidla z koľajiska zabezpečili miesto zrážky absorčnou látkou.
- \* Na operačné stredisko v Žiline nahlásili 18. januára zrážku osobného automobilu a nákladného vlaku. Motorové vozidlo vlak tlačil a odhodil na druhú koľaj. Posádke motorového vozidla sa našťastie nič nestalo. Zasaňovali hasiči zo Žiliny.
- \* Zvolenských hasičov privolali 12. januára k požiaru rušňa. Po príchode na miesto zásahu prieskumom zistili, že horí filter turbodúchadla, ktorý sa pokúšali uhasiť rušňovodčím s vlakvedúcim, ale ich zásah nebol dostatočný. Hasiči demontovali vonkajšie kryty a aj kryt filtra, z ktorého odstránili horiacu vložku, ktorá bola príčinou vzniku požiaru. Po-

žiar zlikvidovali vysokým tlakom a turbodúchadlo ochladili hasiacim prístrojom.

- \* K úniku nebezpečnej látky z cisterny privolali 10. januára košických hasičov. Po príchode na miesto zásahu prieskumom zistili, že ide o hustú látku – močovinovú živicu. Po dotiahnutí hlavného ventilu vyčistili výpustné hrdlo a pridali ďalšie gumené tesnenie.
- \* Košičanov privolali k úniku nebezpečnej látky aj 5. januára. Veliteľ zásahu po príchode hasičskej jednotky na miesto zásahu a prieskume rozhodol o použití dýchacích prístrojov. Zistili totiž, že ide o únik etylacetátu cez výpustný ventil železničnej cisterny. Keďže sa nachádzala pod trolejovým vedením, museli ju presunúť. Na zamedzenie úniku výpustný ventil vyčistili, utiesnili tmelom a utiahli ho.
- \* A do tretice zásah košických hasičov – 5. januára volal operačný dôstojník HaZZ na operačne pracovisko ZPOŽ Košice, aby povolal hasičskú jednotku k výjazdu. Po príchode na miesto bolo zistené, že ide o požiar starej unimobunky v záhradkárskej oblasti blízko železničnej trate. Pomocou náradia horiace konštrukcie rozobrali a následne hasili vysokým tlakom. Pravdepodobnou príči-

nou vzniku požiaru bolo úmyselné zapálenie bezdomovcami.

- \* K zrážke človeka vlakom privolali 28. januára popradských hasičov. Na mieste zásahu pomohli železničnej polícii k zaisteniu priestoru a telesných pozostatkov. Po sprejzdení trate sa vrátili na základňu. To však ešte netušili, že v ten istý deň ich zavolajú k úniku nebezpečnej látky. Na mieste zásahu zistili, že ide o únik amoniaku zo železničnej cisterny. Pri zásahu použili dýchacie prístroje a protichemické pretlakové obleky OPCH. Jednotka zabránila úniku dotiahnutím príruby ventilu.
- \* Únik zemného plynu ohlásili 31. januára hasičom z Čiernej nad Tisou. Po príchode na miesto zásahu z bezpečnostných dôvodov okamžite vypli hlavný uzáver plynu a elektrické zariadenia a privolali ďalších hasičov a plynárov. Okolo bytovky E 2 D uzavreli priestor v okruhu 50 m. Pri prieskume zistili únik v byte na treťom poschodí. Bytovka bola neustále odvetrávaná prirodzeným spôsobom, jej obyvateľov evakovali do bezpečia. Po vykonaní tlakovej skúšky a odvetraní objektu sa obyvatelia vrátili do svojich bytov. Pri zásahu nedošlo k zraneniu osôb.

[JF]



# Nevonia jej žufaňa, je to moja Mrchaňa

Príchod prvého mesiaca nového roku už pravidelne prináša aj začiatok plesovej sezóny, ktorú otvárajú Traja králi a zakončí ju až Popolcová streda. Radosť a zábavu na plesoch, bálach či fašiangoch si vychutnávajú aj Emília Čelková, zo sekcie železničných tratí a stavieb OR Trnava, a Jozef Kozár, zo Železničných telekomunikácií v Nových Zámkoch. O dobrú náladu tanečných párov na parketoch sa totiž pričiňujú priamo z pódii. Napriek tomu, že sú členmi rôznych hudobných telies, predsa ich ktosi spája.



Vystúpenie Kesanky na nitrianskom jarmoku.



Bánovčanka na súťaži, sólo na trúbku hrá syn Andrej.



Dirigent Jozef Kozár.

## Železnica je môj chlebiček, hudba zasa koníček

Prioritou Jozefa Kozára, ako vedúceho skupiny hlasovej techniky ŽT, je síce zabezpečenie spoľahlivého prenosu hlasu a tónov, svoj citlivý sluch však naplno využije vo voľnom čase v dychových kapelách Kesanka aj Bánovčanka. Jeho hudobný talent sa začal rozvíjať už v detstvom veku hraním na baskrídlovke v dychovke základnej školy v Bánove či na strednej škole v Trnave. Po absolvovaní dirigentského kurzu sa dostal do závodnej kapely Elektrovitu v Nových Zámkoch, no až po revolúcii začal realizovať svoje predstavy. – **Podnik zavre-**

**li, kapelu rozpustili, preto sme s tromzom hudobníkov v roku 1992 založili Kesanku. Jej meno je odvodené z historického názvu obce Bánov, v ktorej kapela dodnes pôsobí. Bolo nás málo, no keď ma prijali ako externého učiteľa do Základnej umeleckej školy v Nových Zámkoch, začal som s výchovou mladých hudobníkov v novozaloženej mládežníckej dychovej kapele Bánovčanka,** – spomína na vznik dnes už úspešného orchestra jeho umelecký vedúci a dirigent Jozef. Repertoár kapely je rôznorodý, prevahu tvoria orchestrálné skladby pre jednotlivé sólové nástroje, ľudové piesne, skladby moderného

rytmu, slávnostné i smútočné pochody, alebo hymnické piesne. V roku 2005 vydali vôbec prvé CD detskej dychovej kapely na Slovensku. Z detí hrajúcich na trúbky či klarinety medzičasom vyrástli vysokoškolsky vzdelaní a úspešní mladí ľudia. Napriek vyťaženeosti sa 27-členný kolektív naďalej stretáva cez víkendy a nacvičuje nové skladby. Usilovnosť sa vyplatila, veď už koncertovali vo Francúzsku, Rakúsku, Taliansku alebo Turecku a na poľskom festivale získali dve ceny poroty. Jozef však nezanevrel ani na Kesanku. Hudba spája ľudí, preto sa netreba čudovať, že sa pri dychovke zoznámil aj s terajšou manželkou Mirkou. – **Dnes je stabilnou speváčkou Kesanky. Účinkujeme na plesoch, koncertoch, tanečných zábavách, pohreboch a rôznych iných kultúrno-spoločenských akciách. Podarilo sa nám nahráť tri CD, repertoár tvoria piesne z regiónu južného Slovenska, skladby klasikov dychovej hudby ale aj piesne v tanečných rytmoch,** – hovorí o malej dychovej kapele Jozef. Hudba je jeho celoživotnou záľubou, pretože po práci ešte diaľkovo študuje na konzervatóriu v Bratislave, alebo vzdeláva mladých hudobníkov na Základnej umeleckej škole v Nových Zámkoch, kde učí aj jeho manželka. Hudobné gény zdedili aj deti Andrej a Zuzana, ktorí už tiež študujú na vysokých školách. Aj preto sa zvyčajne rodina stretáva iba počas sviatkov a voľných dní. Domáce problémy zasa najčastejšie pretriasajú s manželkou v aute, cestou zo školy do Bánova. Plánujú spoločné vystúpenia, diskutujú o vhodnom výbere skladieb a porovnávajú, či im nekoľujú termíny jednotlivých akcií. Večer je totiž zaneprázdnená pani Mirka. Namiesto klasických ženských domácich prác už niekoľko rokov pripravuje predstavenia hudobno-zábavného telesa Mrchane.



V poľskom meste Rybnik dirigoval Jozef Kozár asi 400 hudobníkov všetkých zúčastnených kapiel.





Emília Čelková v civile, pri kronike a fotografiách z predstavení.

### Na koncerty cestujú často i vlakom

Účastníkov kultúrnych podujatí určite rozveselí svojim veselým predstavením ženské zoskupenie Mrchane, spievajúce častušky s humorným, no zmysluplným textom. Námetom je spoločný život muža a ženy, vychádzajúci často zo spoločného súžitia v rodine Kozárových. – **Na známe piesne, či už moderné alebo ľudové skladá Jozefova manželka Mirka originálne texty. Ak ju muž nahnevá, zavrie sa do kúpeľne a text je na svete. On je jej zdrojom inšpirácií, ten ktorého ospievame. Zo začiatku mali piesne feministický podtón, no dnes sme už jemnejšie,** – usmieva sa nad pô-

Mrchane nevystupujú iba v ľudových krojoch, dokážu sa prezliecť aj za anjelov a čertov.

vodom vtipných textov jedna z Mrchaní – Emília Čelková, odborná technická zamestnankyňa zo sekcie železničných tratí a stavieb OR Trnava. – **Muži z Kesanky chodili po akciách a ženy sedeli doma. Nelenili a pod vedením Mirky založili spevácku skupinu. Pôvodne sa síce volala Bánovské mrchane, no keď Jozef na vystúpení videl, ako zo žien oblečených do ľudových krojov vyžaruje energia, náboj a nadšenie, zmožil sa len na jedno slovo – mrchane,** – hovorí Emília o vzniku ženského zoskupenia. Do skupiny síce prišla až v roku 2005, no ženy dokonale pozná. Sú rovesníčky, a navyše, divadelné dosky sú im dostatočne známe. Už v detskom veku hrali spoločne v bábkarskom súbore. Cesta za popularitou hudobno-zábavnej skupiny sa začínala na akciách v Bánove pri príležitosti Dňa matiek, výročia obce, osláv jubilantov či na svadbách pri začepovaní neviest. Kontakty pribúdali a čoraz častejšie ich pozývali do kultúrnych programov. Na pódium už vystupovali s Robom Kazíkom, Gizkou Oňovou, smiali sa z vtipov Magdy Pavekovej či Luďka Sobotu. Dnes už ponuky prichádzajú z celého Slovenska, počas víkendov odohrajú aj niekoľko predstavení. Keďže sú spevácke zoskupenie bez hudobníkov, niekedy vystupujú spoločne s Kesankou, alebo si aspoň z kapely „požičajú“ akordeonistu. Počas predstavení si síce neustále spievajú, ale zvyčajne vystupujú na plejbek. Ich tanečná choreografia je postavená na textoch piesní, ale 6 žien sa nedokáže kvalitne a zrozumiteľne ozvučiť. Na rozdielne akcie a požadované dĺžky predstavení vedia pripraviť rôzne



programy, veď ich repertoár vyšiel už na piatich CD a obsahuje dostatočné množstvo známych ľudových melódií, „repeťáckych“ hitov, či moderných skladieb otextovaných životnými príbehmi. Medzičasom sa rozrástol aj šatník. Už to nie sú len ženy v ľudových krojoch, Mrchane sa dokážu preobliecť za čertov a anjelov, mažoretky, školáčky s vrkočmi, Cigánky či elegantné dámy. Zaujali nielen organizátorov zábavných podujatí, ale aj elektronické médiá. – **So Senzusom sme dvakrát vystupovali v Slovenskej televízii. Pred rokom po Kukuričňáku, čo je v Bánove akcia na oslavu kukurice, si nás všimla aj Markíza. Trikrát sme už rozospievali jej relácie, na Silvestra sme zasa zneli z rádia Expres,** – opisuje narastajúcu popularitu Emília Čelková. Mrchane však nepoľavia ani po skončení plesovej sezóny a vždy nájdu príležitosť na zábavu a vystupovanie. Na kultúrne programy, dychfesty či Katarínske zábavy chodia autami, na väčšie vzdialenosti sa prevádzajú vlakom. Ale už počas cesty rozdávaajú dobrú náladu a spevom strhnú nielen sprievodcov, ale aj cestujúcich.

(balky)

Foto: archív J. Kozára a E. Čelkovej, autor



Ženské zoskupenie v akcii, tentoraz ako netradičné roboty. Druhá sprava je Emília Čelková, úplne našavo Jozefova manželka Mirka, vedľa dcéra Zuzana.



Spoločná fotografia skupín Kesanky a Mrchaní.



# Tvár ŽSR



## Podmienky a pravidlá súťaže!

\* Tvár ŽSR 2010 bude trvať od 1. marca 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?

V minulom čísle sme vyhlásili ďalší, šiesty ročník našej obľúbenej súťaže. V tomto roku všetkých súťažiacich čakajú novinky a milé prekvapenia, o ktorých budeme písať postupne v ďalších číslach časopisu.

Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a neviete sa rozhodnúť, zalistujte si v minuloročných číslach Z semaforu, kde sme jednotlivých súťažiacich predstavovali a prinies-

li aj fotografie z finále. Možno vás ich odvaha, charizma či zážitky z finále a ďalších stretnutí, alebo fotografie premien presvedčia.

Alebo vás presvedčí trojica dnešných súťažiacich, ktorých sme zaradili aj napriek tomu, že súťaž začína až 1. marca.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu – ženu, kolegu – muža, ktorí sú zaujímaví, sympatic-

kí, 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 funkcii nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR.

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



**1** Milan KOŠKA

1. V ŽSR pracujem od októbra 2008 vo funkcii posunovač. Svoje pôsobenie som začal v železničnej stanici Bratislava - Petržalka, v súčasnosti pracujem v stanici Devínska Nová Ves.
2. Životné krédo ťažko definovať, milujem život, svojich priateľov, hudbu a rodinu. A to krédo - no buď sám sebou a nenechaj sa ovládať.
3. Najradšej sa vo voľnom čase aktívne venujem hudbe, to je najväčšie hobby. Rád si pozriem dobrý film alebo športový prenos najradšej hokejový. No a nesmiem zabudnúť na zvieratá a prírodu.
4. Zmeniť niečo na sebe? Asi ani nič, akurát potlačiť moju lenivosť (smiech). Ináč som so sebou spokojný.



**2** Katarína PINTÉROVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 2008, v súčasnosti ako odborná technická zamestnankyňa na OR Trnava, sekcii železničných tratí a stavieb.
2. V určitých situáciách si rada pripomínam čínske príslovie „Pripravuj sa na najhoršie, očakávaj najlepšie a ber čo prichádza!“. To ma celkom motivuje k pocitu, že nie je to také zlé.
3. S obľubou sa venujem rôznym druhom športu, predovšetkým lyžovaniu, snowbordingu, turistike, plávaniu, ale taktiež k mojim záľubám patrí najmä tanec, rada využijem každú možnosť zajazdiť si na koni.
4. Človek by asi večne mohol mať pocit, že by chcel niečo na sebe meniť. Ja osobne sa usilujem vidieť radšej to s čím som spokojná ako to, čo by som chcela zmeniť a pritom to nejde.



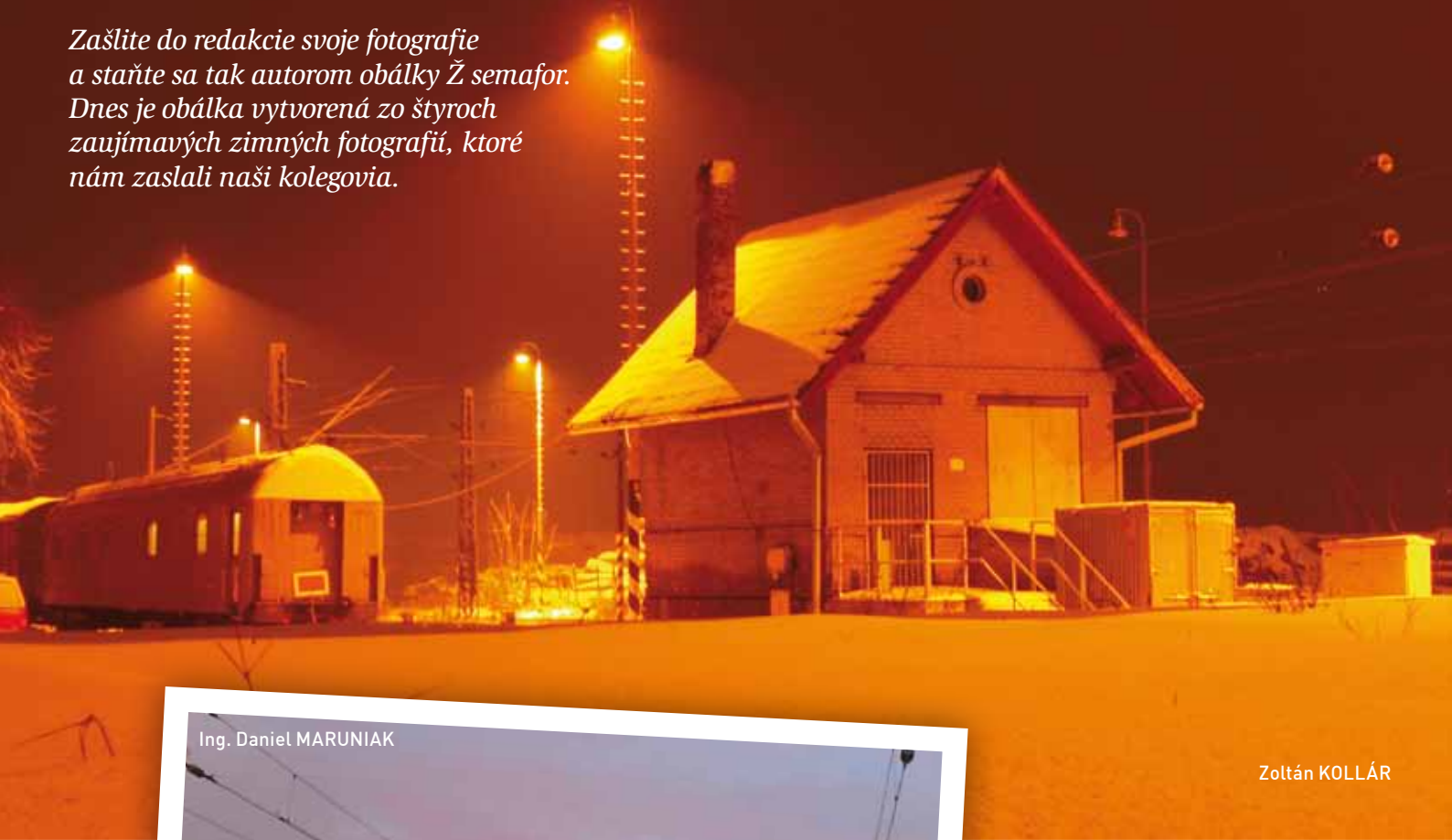
**3** Peter KOPČA

1. Pre ŽSR pracujem od roku 2005. Začínal som ako zástupca asistenta riaditeľa ŽT, následne a v súčasnosti ako technik telekomunikačných zariadení, skupina hlasovej techniky na ŽT Pobočka Bratislava.
2. Buď slobodný vo svojich myšlienkach a zbytočne sa za seba nehanbi. Neber život príliš vážne aj tak z neho nevyviazneš živý :-)
3. Snažím sa voľný čas venovať svojej rodinke. Šport, cestovanie, rodina a moja práca.
4. Ťažko povedať. Mňa najviac poteší, keď poteším iných.



# FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autorom obálky Ž semafor. Dnes je obálka vytvorená zo štyroch zaujímavých zimných fotografií, ktoré nám zaslali naši kolegovia.



Ing. Daniel MARUNIAK



Zoltán KOLLÁR

Simon ŠINKA



Ivan HUPKA