

železničný

apríl 2010

semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.

Podnikateľský plán schválený

Tragédia v Spišskej Novej Vsi

V každom obraze je kus otca a syna

Teplica naberá druhý dych

Spolu aj v ťažkých chvíľach

Marcový editoriál bol akousi ódou na radosť. Jarné slniečko, blížiac sa veľkonočné sviatky i oslava narodenia trojičiek v rodine železničiara boli témy, keď bola radosť naozaj na mieste. Príjemné veci sa opisujú veľmi rýchlo a občas píše pero samo.



Ako ťažko sa však plodí editoriál v mesiaci, keď hneď v jeho prvý deň nás na pravé poludnie Zeleného štvrtka zasiahne hrozná správa o tragickej železničnej nehode v Spišskej Novej Vsi. Vyžiadala si tri ľudské životy, pre ktorých rodiny bude Zelený štvrtok navždy čiernym dňom.

Dnes ešte nevieme, čo presne bolo príčinou tejto tragédie, ale s určitosťou vieme, že smrť blízkych ľudí sa vždy veľmi ťažko znáša. Je to obrovská strata, ale i životná skúška pre tých, ktorí stratia blízkeho človeka. Často však tragédie navádzajú nielen k obrovskému smútku, ale i spolupatričnosti. To sme mohli vnímať pred pár dňami po tragickej havárii poľského lietadla v ruskom Smolensku. Zahynulo tam 96 Poliakov medzi nimi i prezident krajiny Lech Kaczyński s manželkou Máriou a ďalší významní predstavitelia krajiny, ale i piloti, letuári, novinári.

Veľká tragédia, ktorá krajinu postihla, akoby na druhej strane viac otvorila srdcia mnohých ľudí. Zrejme to nie je iba tak, že ľudia majú k sebe blížšie pri spoločnom smútku, ale smútok aj spája.

Prajem si, aby ľudia mali k sebe blížšie nielen v čase tragédií, ale aj v bežnom živote. Aj železničiari sú skupinou ľudí, ktorí často držia spolu. Nie však vždy. Do redakcie dostávame veľmi veľa listov, v ktorých sa naši čitatelia sťažujú na pracovné podmienky, rôzne pracovné postupy, ale i mzdy, prémie... Takmer vždy je to tak, že sa sťažujú iba nám a ich nadriadení o ich starostiach a krivdách od nich nevedia. Jedni sa boja, iní to zase považujú za bezpredmetné s odpoveďou, že aj tak sa nič nezmení.

Prečo sa zamestnanci boja svojich nadriadených? Prečo ich záujmy nie sú spoločnou vecou? Pokúšam sa hľadať odpovede na jednej i druhej strane. Ťažko pochopiť tých, ktorí sa boja, a ešte menej chápem tých, ktorí strach okolo seba šíria. Ešte vždy pracujeme v štátnej firme, kde výpravca, prednosta, traťovák, mostár i mzdový účtovník, rovnako ako riaditeľ odboru či VOJ, sú zamestnancami. Zamestnancami jednej firmy. Rozprávajme sa spolu, komunikujme o problémoch, starostiach, ale i radoostiach. Budme k sebe dobrí, pozorní a najmä spravodliví, pretože niekedy stačia iba malé okamihy a všetko je preč. A je jedno, či ste prezidentom, traťovým robotníkom, prednostom... a jedno je aj to, či sedíte v lietadle, vo vlaku alebo aute...

Prajem vám veľa príjemných dní.

Dana Schwarz

Železnice SR vyhrali dlhoročný súdny spor

Železnice SR nezaplatia istinu viac ako 22 miliónov USD spoločnosti Noram Corporation Slovakia, s. r. o., Nové Mesto nad Váhom. Železnice viedli so spoločnosťou takmer 14 rokov spor o náhradu škody v súvislosti s platnosťou zmluvy na dodávku integrovaného komunikačného systému. O tom, že nebudú nič platiť, rozhodol trojčlenný senát Najvyššieho súdu SR 15. apríla, keď potvrdil rozsudok Krajského súdu v Bratislave z novembra 2008. Voči rozsudku už nie je prípustný riadny opravný prostriedok.

Žalobca, teda spoločnosť Noram, musí zaplatiť aj súdne trovy. Odvolací senát Najvyššieho súdu (NS) SR v predmetnej veci zamietol odvolanie žalobcu, ktorý musí ŽSR zaplatiť navyše aj trovy konania.

Pôvodne 20. marca 2006 rozhodol Krajský súd (KS) v Bratislave tak, že ŽSR istinu zaplatiť musia. Okrem toho firma ŽSR bola podľa tohto verdiktu povinná zaplatiť spoločnosti Noram náhradu trov konania a trovy právneho zastúpenia, vtedy takmer 8 miliónov Sk. Rozhodnutie nebolo právoplatné, navrhovateľ, ako aj odporca sa voči rozhodnutiu odvolali. Najvyšší súd následne verdikt krajského

súdu z roku 2006 v roku 2008 zrušil. V tejto veci už KS viackrát rozhodol, avšak NS SR predtým prvostupňové rozhodnutie zrušil a vrátil to na nové konanie. V júni 1996 podpísal zmluvu na dodávku integrovanej telekomunikačnej siete za približne 100 miliónov USD so spoločnosťou Noram vtedajší generálny riaditeľ Milan Chúpek a dodatok podpísal aj ďalší riaditeľ Michal Lazar. Ďalší riaditelia ŽSR odmietli uznať zmluvu, ktorá bola podpísaná 3 dni pred tým, ako ŽSR vypísali výberové konanie na vybudovanie telekomunikačného systému. V auguste 1996 bola verejná súťaž zrušená.

(red)

Budme 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.



Zamestnanci, 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“. Tlačivo 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 účtáreň. Obidve tlačivá môžete do 25. apríla 2010 zasielať 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!

Podnikateľský plán ŽSR na rok 2010 je schválený

Výsledky hospodárenia ŽSR za rok 2009, nový podnikateľský plán na rok 2010, nový zákon o dráhach, ale aj hlavné smery tohtoročného investovania ŽSR, to boli témy, ktoré odzneli počas dvoch dní 25. – 26. marca v SIP Strečno. Išlo o rozšírenú poradu vedenia firmy za účasti riaditeľov všetkých odborov GR ŽSR a riaditeľov VOJ. Stretnutia sa zúčastnili aj zástupcovia ministerstva dopravy. Skôr, než odzneli prezentácie i diskusie k pripraveným témam, uskutočnilo sa na pôde SIP Strečno aj zasadnutie Správnej rady ŽSR.



Rozšírenej marcovej porady vedenia ŽSR sa zúčastnili aj zástupcovia ministerstva dopravy. Na foto zľava: Ing. Anton Kukučka, riaditeľ O110 GR ŽSR, Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR, Ing. Dušan Švantner, štátny tajomník MDPT SR a podpredseda SR ŽSR.

Zo zasadnutia SR

Predseda SR ŽSR Mgr. Juraj Mravčák okrem prítomných členov SR privítal aj generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Štefana Hlinku, ktorý správnu radu informoval o hospodárskych výsledkoch firmy za rok 2009. Spolu s námestníkmi a s riaditeľmi jednotlivých odborov GR ŽSR odprezentovali aj návrh podnikateľského plánu a plán investícií na rok 2010. Odzneli aj informácie o prehľade a vývoji zásob ku koncu roka 2009, ale aj o pláne zásob na rok 2010. Okrem týchto informácií sa na rokovaní hovorilo aj o ďalších témach z oblasti financovania, súdnych sporov i modernizácie tratí.

Správna rada jednotlivé správy a informá-

cie vzala na vedomie a schválila podnikateľský plán ŽSR na rok 2010.

O hospodárení, novej legislatíve a investíciách

SR ŽSR schválila podnikateľský plán a na rozšírenej porade vedenia Ing. Stanislava Fejfarová, CSc., riaditeľka odboru controllingu (O 330) GR ŽSR, informovala o jeho základných kvantitatívnych a kvalitatívnych parametroch. Prioritné ciele ŽSR na rok 2010 sú: udržanie vnútornej ekonomickej a finančnej stability, pokračovanie realizácie Operačného programu doprava na roky 2007- 2013, zabezpečenie požiadaviek operátorov vlakovej dopravy. Tieto ciele boli v prezentácii aj konkrétnejšie zadané.

V tomto roku má ŽSR požiadavky na preinvestovanie v rozsahu približne 466 mil. EUR. Daný rozsah však nie je komplexne zdrojovo zabezpečený. – **Na základe rozpisu záväzných ukazovateľov RVS na investície je v tohtoročnom pláne vytvorený priestor na realizáciu objemov prác a dodávok, ktoré sú zdrojom zabezpečené verejnými a úverovými zdrojmi prevzatými v minulom období, v celkovej výške necelých 408 mil. EUR,** – informovala riaditeľka odboru controllingu. Vlastné zdroje na preinvestovanie sú naplánované v sume vyše 30 mil. EUR. Súčasťou Podnikateľského plánu je i rozpočet nákladov a výnosov, ako aj rozpočet príjmov a výdajov.

– **Podnikateľský plán je náročný. Dodržanie parametrov si vyžaduje priebežnú kontrolu jeho plnenia, operatívne prevádzkové riadenie zamerané na udržanie alebo zníženie rozpočtovaných nákladov a udržanie alebo zvýšenie rozpočtovaných výnosov,** – povedala Ing. Stanislava Fejfarová v závere svojej prezentácie.

Ing. Peter Šišolák, riaditeľ odboru stratégie a medzinárodných vzťahov (O 150), prostredníctvom zauj-



Ing. Stanislava Fejfarová, CSc., riaditeľka odboru controllingu odprezentovala podnikateľský plán firmy na tento rok a informovala o hospodárskych výsledkoch minulého roka.

mavej prezentácie informoval o novej legislatíve SR, o zmene zákona o dráhach a jej dopadoch na ŽSR. Túto prezentáciu zverejníme v plnom znení v nasledujúcom čísle časopisu.

O investíciách, zdrojoch financovania jednotlivých investícií ŽSR, ale aj o investičných úveroch hovoril Ing. Miroslav Matúšek, riaditeľ odboru investorského (O 220). Cieľom prezentácie bolo informovať všetkých o investičných potrebách ŽSR, ako aj o priebehu jednotlivých investičných akcií a vysvetliť ich financovanie. Splnomocnenec vlády SR pre dopravnú infraštruktúru Peter Ondroušek na porade hovoril o projekte široko rozchodnej trate, ale aj o jeho realizovateľnosti i dopadoch pre Slovensko.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka



Porada vedenia v SIP Strečno bola za prítomnosti riaditeľov odborov GR ŽSR a riaditeľov VOJ.

| Výsledok hospodárenia ŽSR v rokoch 2008 a 2009 | | | | |
|--|--------------------------|--------------------|--------------------------|------------------------|
| UKAZOVATEĽ v tis. € | 1. – 12. 2008 skutočnosť | 1. – 12. 2009 plán | 1. – 12. 2009 skutočnosť | % plnenia oproti plánu |
| VÝNOSY celkom | 502 517 | 390 228 | 434 844 | 111,43 |
| NÁKLADY celkom | 539 100 | 531 825 | 525 755 | 98,86 |
| Strata | -36 583 | -141 597 | -90 911 | 64,2 |

| Bilancia zo Zmluvy o prevádzkovaní dráh | | | |
|---|---------|---------|---------|
| Prevádzka a obsluha dráh (tis. €) | 2007 | 2008 | 2009 |
| Náklady | 375 688 | 408 152 | 400 645 |
| Výnosy* | 240 390 | 226 947 | 181 776 |
| Dotácia k poplatku | 0 | 39 833 | 0 |
| Dotácia k strate (neinvestičná) | 119 498 | 136 095 | 136 095 |
| Strata | -15 800 | -5 277 | -82 774 |

* vrátane vplyvu mimoriadnych preprav

| KOMPLEXNÝ FINANČNÝ PROGRAM NA ROK 2010 | |
|---|----------------------|
| ŽSR CELKOM | PLÁN 2010 v € |
| náklady celkom | 551 448 994 |
| výnosy celkom | 427 962 321 |
| výsledok hospodárenia celkom ŽSR | - 123 486 673 |
| Z toho: | |
| HLAVNÁ ČINNOSŤ (HČ) | |
| náklady celkom | 428 984 200 |
| výnosy celkom | 304 163 659 |
| z toho | |
| * dotácia | 119 498 108 |
| – poplatok za železničnú infraštruktúru | 184 300 000 |
| – ostatné | 365 551 |
| výsledok hospodárenia HČ | - 124 820 541 |
| OSTATNÉ ČINNOSTI (OČ) | |
| náklady celkom | 122 464 794 |
| výnosy celkom | 123 798 662 |
| výsledok hospodárenia OČ | 1 333 868 |

Rotačný výklopník zvýši železničné výkony

O Čiernej nad Tisou sa v ostatnom čase pomerne veľa rozpráva. A to nielen v súvislosti s výstavbou širokorozchodnej trate, ale aj s modernizáciou jednotlivých pracovísk. Už niekoľko rokov sa železničné pracoviská i časti koľajiska rekonštruujú.

Vlani sa dokončila kompletná rekonštrukcia trakčného vedenia špičiek koľají odchodovej skupiny, spojovacej koľaje a koľaje do depa. Koncom roka sa ukončila rekonštrukcia rozmrazovne i budovy ústredného stavadla. A pred niekoľkými dňami, 29. marca, ZSSK CARGO spustila prevádzku rotačného výklopníka sypkých substrátov. Slávnostného aktu otvorenia sa zúčastnili aj predstavitelia ŽSR.

Pracovisko v Bieli je unikátnym technologickým zariadením na prekládku vozňov širokého rozchodu na vozne normálneho rozchodu. Moderná technológia prekládky je doplnená o zrekonštruovanú rozmrazovaciu halu, ktorá zabezpečuje plynulú celoročnú prekládku sypkých substrátov.

Prekládka sypkých substrátov je procesne i technologicky nadčasovo vybaveným pracoviskom, ktoré umožní zvýšenie tovarových tokov cez územie Slovenska, a je konkurenčnou alternatívou k preklád-



Slávnostné spustenie prevádzky rotačného výklopníka v Bieli sprevádzalo prestrihnutie pásky. Na fotografii zľava: predseda Predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO Mgr. Matej Augustín, predseda Predstavenstva Budamar Logistics, a.s., Roman Vallovič, generálny riaditeľ BTS, a.s., Ing. Pavel Šuťák a generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka.

kovým kapacitám v susedných krajinách. Technológia rotačného výklopníka sypkých substrátov je umiestnená v novej budove na začiatku zrekonštruovanej III. vysokej rampy a jej systémovou súčasťou je v roku 2008 zrekonštruovaná III. rozmrazovacia hala substrátov. – Čierna nad Tisou je kľúčovým miestom pre tranzitnú dopravu na Slovensku, a kým v predchádzajúcom období boli využívané pôvodné technológie, konečne ožíva z pohľadu investícií do nových a moderných technológií, – zdôraznil Mgr. Matej Augustín, generálny riaditeľ ZSSK CARGO.

Rotačný výklopník zvýši prekládkové kapacity rovnako, ako rekonštrukcia prečerpávacieho komplexu, ktorá bola ukončená v minulom roku. Po spustení prevádzky sa očakávajú aj zvýšené výkony v ŽSR vzhľadom na zmenené požiadavky na vlakotvorbu, posun, ako aj pristavovanie jednotlivých vlakových súprav.

[sch], foto: autorka



Prekládku z vozňov širokého rozchodu je možné realizovať priamo do vozňov normálneho rozchodu, s možnosťou nepriamej prekládky pomocou preskladenia substrátu pod samotnou III. vysokou rampou po celej jej dĺžke. Následne sa zo skládky substrát pomocou rýpadiel naloží do vozňov normálneho rozchodu.



Rotačný výklopník vyklápa vozne ŠR otočením o 175° okolo ich pozdĺžnej osi, čím dôjde k vysypaniu substrátu cez rošt do štyroch zásobníkov. Nad roštom sú umiestnené dve frézy, ktoré v zimnom období rozrušia zamrznutú hruď substrátu na rošte.



Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR (druhý sprava), a ďalší manažéri železníc navštívili aj pracoviská v Čiernej nad Tisou. Zastihli sme ich na zrekonštruovanom dispečerskom stanovisku ústrednej stavadlovej veže, kde bol v zmene Bartolomej Battányi.

SOLIDARITA hodnotila rok 2009

Správna rada neinvestičného fondu SOLIDARITA sa na svojom prvom riadnom zasadnutí 24. marca zaoberala aj finančným hospodárením fondu v roku 2009. K celkovému príjmu 38 990,51 EUR výraznou mierou prispeli zamestnanci ŽSR, ZSSK aj ZSSK Cargo, ktorí darovaním hodinovej mzdy počas vianočného obdobia podporili SOLIDARITU sumou 20 515,84 EUR. V minulom roku pribudlo na účte fondu aj 16 841,27 EUR z dvojper-

centného podielu zo zaplatenej dane z príjmu fyzických a právnických osôb. Z naberaných finančných prostriedkov bolo v roku 2009 vyplatených 52 podpôr v sume 35 800 EUR. Podporu získali traja železničari, ktorí utrpeli závažný pracovný úraz s ťažkou ujmu na zdraví, ale tiež 46 žiadateľov, ktorí sa ocitli v ťaživej životnej situácii. Tri mimoriadne vianočné podpory dostali aj obojstranné siroty po bývalých železničiaroch. Príspevok dostali aj trojčatá nášho kolegu – železničiara z Trebišova. SR schválila rozpočet fondu na rok 2010 s plánovaným príjmom 44 000 EUR a finančnými výdavkami na podpory želez-

ničiarom, pozostalým po zamestnancoch železničných spoločností a rodinným príslušníkom v sume 36 000 EUR.

Vedenie fondu úprimne ďakuje všetkým šlachetným železničiarom, ktorých nenechala ľahostajnými ani posledná vianočná výzva „Podporíme hodinovou mzdou SOLIDARITU“, počas ktorej vyzbierali sumu 15 861,46 EUR. A tí, ktorí sa doteraz do akcie nezapojili, majú stále možnosť darovať hodinovú mzdu na účet fondu prostredníctvom mzdovej učtarne, pretože táto akcia trvá do konca októbra 2010.

Ing. Katarína BUBANOVÁ

Železničná tragédia v Spišskej Novej Vsi

V Spišskej Novej Vsi sa 1. apríla, na Zelený štvrtok, stala tragická nehoda na koľajniciach. Pri zrážke elektrického rušňa so stojacím osobným vlakom prišli o život traja ľudia. Ďalších asi dvadsať bolo zranených.

Predpoludnie bolo v spišskonovoveskej železničnej stanici i v jej okolí pokojné. Slniečny Zelený štvrtok a naozaj pekné jarne počasie akoby privolávali sviatočnú atmosféru blížiacich sa veľkonočných sviatkov. Zvýšený počet cestujúcich naznačoval, že prichádzajú voľné dni. Nič nenasvedčovalo tomu, žeby sa mohlo stať niečo mimoriadne. A stalo sa!

Tesne po pol dvanástej na poludnie bolo počuť v stanici veľký treskot.

Možno to nie je trebné pomenovanie obrovského nárazu, ale ťažko inak nazvať zvuk nárazu 170-tonového elektrického rušňa do posledného vozna osobného vlaku. Vlak z Popradu do Košíc bol plný cestujúcich, našťastie práve posledný vozeň bol prázdny.

Vyššia moc zariadila alebo šťastie v nešťastí bolo, že posledný vozeň vlakové súpravy bol zaradený ako správkový. To znamená, že bol uzamknutý a cestujúci do neho nemali možnosť nastúpiť. Zaradený bol k vlaku iba kvôli vlastnému dopraveniu sa z opravovne do Košíc.

Chýry o zrážke rušňa s osobným vlakom na poludnie Zeleného štvrtka vytrhli obyvateľov okresného mesta z pokojných veľkonočných príprav. V troch rodinách bude tento deň už navždy spojený so strašnou tragédiou. V rušni, ktorý bol na trati na skúšobnej jazde, zomreli traja muži. Michal Paugsh, 48-ročný rušňovodič inštruktor ZSSK CARGO, Michal Štrpko, 61-ročný bývalý šéf depa v Spišskej Novej Vsi, a 24-ročný Jozef Valigurčín, zamestnanec EVPÚ, a. s., Nová Dubnica.

Pri nehode zasahovali všetky zložky záchranného systému. Jedného ťažko zraneného z rušňa previezli vrtuľníkom do košickej nemocnice. Jeho stav je naďalej veľmi vážny. Dvaja železničari z rušňa, zamestnanci ZSSK CARGO, sa zachránili. Na mieste nešťastia zasahovali aj hasiči. Naši kolegovia zo Závodu protipožiarnej ochrany železníc z Popradu i Ko-



šíc spolupracovali so štátnymi hasičmi pri vyslobodzovaní osôb z rušňa a odťahovaní ďalších následkov nehody.

V súčasnosti prebieha vyhodnocovanie a overovanie informácií získaných počas nehody a tesne po nej.

Dôležité je jednotlivé údaje preveriť a potvrdiť. Vykonávajú sa rozborov záznamov z rušňov ZSSK CARGO i ZSSK z tzv. „čiernych skriniek“. Aby verejnosť a médiá nekomentovali často nepravdivé a iba čiastkové informácie vznikajúce nehody, všetky štyri dotknuté spoločnosti prijali spoločné stanovisko. Po ukončení vyšetrovania vás budeme informovať aj prostredníctvom Ž semaforu.

[sch], foto: autorka

STANOVISKO

V záujme detailného objektívneho vyšetrovania tragickej nehody na železničnej stanici v Spišskej Novej Vsi, ku ktorej došlo 1. apríla 2010, sa 9. apríla stretli generálni riaditelia všetkých štyroch spoločností, ktoré sú na tragickej nehode zainteresované.

Generálny riaditeľ ZSSK CARGO Mgr. Matej Augustín, generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ZSSK Ing. Milan Chúpek PhD., generálny riaditeľ EVPÚ, a. s., Nová Dubnica doc. Ing. Jozef Buday, CSc. a Ing. Mikuláš Sedlák, zástupca ministerstva dopravy, opätovne vyjadrili hlbokú ľútosť nad tragickým nešťastím a úprimnú sústrasť pozostalým.

Okamžite po nehode začalo podrobné vyšetrovanie tímu odborníkov z oblasti železničnej dopravy, ministerstva dopravy, Železničnej polície a justičnej a kriminálnej polície. Generálni riaditelia dotknutých spoločností prisľúbili osobnú zainteresovanosť, aby boli pre potreby dôkladného prešetrenia okolností a príčin nehody po celý čas k dispozícii všetky dostupné informácie, odborní pracovníci aj technické prostriedky. V záujme objektívneho vyšetrovania sa všetky štyri spoločnosti dohodli, že do oficiálneho ukončenia vyšetrovania sa nebudú k akýmkoľvek sporným, čiastkovým, neoficiálnym a špekulatívnym informáciám ohľadne tragickej zrážky vyjadrovať ani vyvodzovať akékoľvek predčasné závery. O výsledkoch oficiálneho vyšetrovania bude verejnosť informovaná.

Teplička po rokoch spánku

Už desiaty rok sa medzi Žilinou a Varínom intenzívne rozlieha do širokého okolia škrípanie vagónov či prenikavé pískanie kolies pri rozradňovaní nákladných súprav. Nečudo, veď na rozsiahlej ploche pretkanej koľajami sa denne roztriedi až 3 000 vozňov. Žiaľ, práve ste čítali len fikciu rozsiahlych plánov zriaďovacej stanice Žilina – Teplička, ktorej výstavba zastala v roku 1992. Po mnohých rokoch spánku dnes stavba naberá druhý dych.



Po skelete stavadlovej veže, na ktorej už rástli náletové dreviny, ostali len základy s krytom CO, na ktorých vyrastie nová budova.

Nenaplnené vízie veľkolepej stavby

Opodstatnenosť novej zriaďovacej stanice, ktorá by nahradila existujúce vlakové stanice v Žiline a vo Vrútkach, potvrdzovali už prvé štúdie a vý-



Sprava Ing. Ivan Pisko z projektovnej firmy PRODEX a Ing. Peter Novák zo Strediska prípravy a realizácie Žilina spoločne so zástupcami dodávateľov riešia stav kanalizačného zberača.

skumné úlohy z rokov 1964 až 1966. Na jej vybudovanie vybrali plochu ohraničenú železničnými stanicami v Žiline a Varíne, traťovými koľajami spájajúcimi tieto stanice a riekou Váh. Názov Žilina – Teplička dostala podľa názvu neďalekej obce Teplička nad Váhom a blízkej železničnej zastávky. Predpokladalo sa, že po úplnej realizácii bude stanica s automatizovaným spádoviskom zaradená do I. kategórie, medzi 10 základných vlakových staníc v bývalej ČSSR. Po presunutí triediacich kapacít zo Žiliny a Vrútok sa rátaťo s denným spracovaním až 3 000 vozňov.

Budovanie stanice bolo rozdelené do 6 stavebných súborov. – **Podľa výslednej štúdie súboru stavieb z roku 1973 bola vypracovaná dokumentácia pre realizáciu prvej stavby. Jej výstavba v rokoch 1976 až 1981 bola zameraná na koľajisko tranzitnej skupiny, spojovacie koľaje so stanicami v Žiline a Varíne a budovy reléového zabezpečovacieho zariadenia a vozňomajstrov. Postavilo sa aj trakčné vedenie v potrebnom rozsahu,** – ozrejmuje počiatky Tep-

ličky Ing. Ivan Pisko, projektant z firmy PRODEX s.r.o. Zrealizovala sa aj 6. stavba, ktorá riešila ochranu vodného zdroja Teplička prostredníctvom podzemnej tesniacej steny vybudovanej v súbehu s traťovými koľajami a dodnes plní svoju funkciu. V tom období už vrcholila projektová príprava 2. stavby, ktorá bola rozdelená na 2 etapy. – **V 1. etape sa od roku 1980 pracovalo na železničnom spodku a zvršku šiestich koľají vchodovej skupiny. Na to nadväzovala 2. etapa pozostávajúca z ôsmich koľají staničnej skupiny pre triedenie miestnej záťaže, desiatich smerových koľají, štyroch koľají odchodovej skupiny a obchádzajúcej rušňovej koľaje spájajúcej vchodovú a odchodovú skupinu. Rástli aj prevádzkové budovy, stavadlová veža a trafostanice, pracovalo sa na štyroch mostoch,** – opisuje Ing. Ivan Pisko ešte posledné socialistické aktivity. Stavba s predpokladaným termínom ukončenia v roku 1992, rozostavaná na 75 %, šla po roku 1989 do útlmu a o tri roky sa úplne pozastavila. Ak by však práce napredovali podľa pôvodných úvah, v priebehu plánovaných ďalších 3 stavieb by v obvo-
de stanice vyrástli haly rýchloobrávovných, prevádzkového ošetrovania rušňov, rušňové aj vozňové depo, požiarna zbrojnica, areály traťových okrskov. Rozrástlo by sa aj koľajisko. Pre súpravy nákladných vlakov by bolo k dispozícii 8 koľají vchodovej skupiny, 13 koľají odchodovej skupiny, vozne zo zväzňého pahorku by smerovali až na 40 triediacich koľají. Uvažovalo sa aj o výstavbe prístavu na Vodnom diele Žilina, kontajnerovom prekladisku a ich previazaní na zriaďovacia stanicu v oblasti odchodovej skupiny. Takto nejak mal podľa pôvodných predpokladov vyzeráť konečný stav zriaďovacej stanice Žilina – Teplička v roku 2000 a v plnom rozsahu sa mala prevádzkovať už 10 rokov. Realita je však iná. Po pozastavení druhej stavby v roku 1992 ostali roz-



V takom stave, po realizácii všetkých stavieb, mala byť Žilina – Teplička podľa pôvodných plánov v prevádzke už 10 rokov.

naberá druhý dych

pracované stavebné časti napospas osudu - bez dozoru aj zabezpečenia. Stanica pomaly chradla, len skolaudovaná vchodová skupina slúžila na odstavovanie správkových vozňov.

Revitalizácia rieši súčasnosť, no ponúka už budúcnosť

Dostavba zriaďovacej stanice aspoň v rozsahu 2. etapy 2. stavby nabrala reálne kontúry až v roku 2004, keď bola vypísaná súťaž na zabezpečenie projektovej prípravy stavby. Pri jej realizácii sa už rátalo s financovaním zo štrukturálnych fondov EÚ. – **Pôvodne voľné a nezastavané územie po oboch stranách stanice prešlo v priebehu dlhodobého pozastavenia stavby pomerne búrlivým vývojom výstavby Vodného diela Žilina, areálov závodov KIA Motors a Mobis, ale aj rozšírením zastavaného územia susediacej obce Mojš.** Napriek tomu bola zachovaná pôvodná objektová skladba iba s minimálnymi zmenami. Stavbu tvorí 72 stavebných objektov a 32 prevádzkových súborov, – začína Ing. Ivan Pisko opisovať projekt revitalizácie stanice. Vykonané prieskumy poukázali na kvalitný stav železničného spodku, takže zemné práce sa sústredili najmä na zvršok. Zhodnotil sa stav konštrukcií pozemných objektov, prevádz-



Počas terénnych úprav koľajiska sa menia aj nevyhovujúce dažďové zvody.



Prieskum potvrdil, že statika nosnej konštrukcie centrálnej prevádzkovej budovy vyhovuje dostavbe objektu.

kové budovy sa dostávajú na ponechaných nosných skeletoch, stavadlová veža sa však odznova vybuduje na pôvodných základoch. Na mostoch, ktoré už boli úplne zrealizované, sa vykonajú len potrebné opravy, ale zariadenia odvetví EE a OZT rieši novovypracovaná dokumentácia súčasnými technológiami. – **Zmenila sa situácia v zásobovaní pitnou vodou, namiesto vodojemu sa bude dodávať z vodného zdroja Gbeľany, stanovené boli aj iné prípojné miesta elektrickej energie. Pôvodný spôsob zásobovania teplom a teplou vodou prostredníctvom centrálnej kotolne na uhlie už nahradia miestne elektrokotolne v jednotlivých pozemných objektoch. Počas rokov nečinnosti sa časť kanalizačného zberača z koľajiska stala súčasťou splaškového zberača z obcí v Terchovskej doline. Ak sme mu chceli priradiť pôvodnú funkciu zberača dažďovej vody, na náklady stavby sa musel vybudovať obchvatový kanalizačný zberač splaškov aj s čerpacou stanicou, –** spomína projektant zmeny v inžinierskych sieťach. Z koľajiska 2. stavby 2. etapy ostane zachovaný pôvodný počet koľají vchodovej aj triediacej skupiny, revitalizáciou sa predĺži 8 koľají staničnej skupiny na užitočnú dĺžku 800 metrov a od-

chodová skupina sa rozšíri o jednu koľaj pre vlaky zo závodu KIA Motors. Podľa predpokladov by stanica mala denne spracovať 1 138 vozňov, vybaví 45 končiach a 41 východých vlakov.

Zriaďovacia stanica Žilina – Teplička dobuduje Združenie Teplička vedené českou spoločnosťou Eurovia CS, a.s. Praha, ktoré vybrali ŽSR ako investor stavby. Zmluva o realizácii bola uzatvorená 19. júna 2009 a modernizácia vyše 35 kilometrov koľají vrátane 100 výhybiek, trolejového vedenia, zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia, pozemných objektov a komunikácií má trvať do novembra 2011. Predpokladaná cena uvedenej investície počas dvoch rokov a štyroch mesiacov predstavuje 122,89 mil. eur bez DPH. Už teraz je však jasné, že stanica nemôže ostať v takom stave a bude potrebovať ďalšie objekty na opravy a ošetrenia nákladných vozňov, v pláne je aj výstavba terminálu intermodálnej prepravy.

(balky)

Foto: autor, PRODEX s.r.o.



Na obnovu 35 kilometrov staničných koľají sa musia na montážnych základniach pripraviť stovky koľajových polí.

Jazdí sa už európsky, aj keď zatiaľ len skúšobne

Rok po ukončení modernizácie trate vlaky medzi Bratislavou a Novým Mestom nad Váhom stále uháňajú namiesto sľubovaných 160 km/h maximálne stovdvsiatkou. Dôvod? Vozidlá domácich prepravcov nie sú ešte vybavené európskym systémom ETCS. Výnimkou je iba rušeň 350 006-3 nášho osobného dopravcu, ktorý sme spomínali aj v minulom čísle a ktorý už vyše mesiaca absolvuje skúšobné jazdy.



Činnosť ETCS sleduje sprava Ing. Jozef Kutenič z úseku prevádzky ZSSK, Milan Kováč z firmy HMM s.r.o. kontroluje funkciu vlakového zabezpečovača Mirel. Vodičom je Ján Drobec, skúsený inštruktor strediska prevádzky depa v Bratislave.

Myšlienka bezproblémového pohybu železničných vozidiel s jednotným palubným návštením po tratiach členských štátov EÚ sa zmenila na skutočnosť v roku 1996 schválením smernice pre vytvorenie európskeho systému zabezpečenia jazdy vlakov ETCS (European Train Control System). Podľa vybavenia traťovej časti sa delí na niekoľko aplikačných úrovní. – **ETCS s úrovňou 1 možno chápať ako nadstavbu existujúcich zabezpečovacích zariadení s traťovými úsekmi a návstidlami. Prenos informácií do vozidiel zabezpečujú bodové prvky na trati – eurobalízy.** Môžu byť pevné s trvale

naprogramovanými príkazmi alebo prepínateľné elektronickou jednotkou, informujúce napríklad o aktuálnej návesti na návstidle. Úroveň 2 je už charakterizovaná rádiovým prenosom príkazov z mobilnej časti vo vozidle do rádiodoblokového centra prostredníctvom siete GSM-R. Voľnosť trate sa naďalej zisťuje konvenčnými prostriedkami, no návstidlá už nie sú potrebné, centrum lokalizuje polohu vlakov. Ak mobilná časť kontroluje aj celistvosť súpravy, ide už o úroveň 3. Nevyžaduje pevné traťové oddiely autobloku, vlaky sa pohybujú v bezpečnej vzdialenosti v pohyblivom bloku. Podobne pracuje aj jednoduchší systém ETCS LC pre regionálne trate. Centrálné stavadlo ovláda lokálnu trať, ktorá je rozdelená na virtuálne oddiely vytvorené počítačom, – vysvetľuje rozdiely v úrovniach ETCS Ing. Bohuslav Dohnalík, manažér OZT z odboru 430 GR ŽSR. Momentálne jazdia vlaky medzi Bratislavou – Račou a Novým Mestom nad Váhom pri dodržiavaní návestných znakov vonkajších návstidiel maximálne 120 km/h. Aby sa mohli hnať rýchlosťou 160 km/h, musia byť rušne vybavené mobilnou časťou ETCS úrovne 1. Stacionárnu časť systému riadi 8 elektronických stavadiel SIMIS – W, príkazy vysiela až 232 pevných a 504 prepínateľných eurobalíz. Na jednej zo skúšobných jazd, 8. marca, s nimi komunikoval aj rušeň 350 006-3, a to ako



Podľa špecifikácie ETCS musí byť anténa na vozidle umiestnená najviac 12,5 metra od prvej osi podvozku. Eurobalíza musí byť umiestnená minimálne 14 metrov pred izolovaným stykom pri návstidle, ináč by pri vstupe za návstidlo stihla mobilná časť ETCS načítať návseň zakazujúcu jazdu.

prvý stroj ZSSK vybavený komponentami ETCS od spoločnosti Thales Rail Signalling Solutions GesmbH. Za prítomnosti jej technikov celá posádka rušňa sledovala na 89-kilometrovom úseku rozmiestnenie balíz, prenos príkazov a zobrazovanie stavových informácií, textových hlásení a zadávanie vlakových dát na zobrazovacom a ovládacím prístroji s dotykovou obrazovkou. Dominuje mu rýchlomer s údajom okamžitej rýchlosti a informáciou o maximálnej rýchlosti. Z parametrov trate a povolenej jazdy vypočíta mobilná časť ETCS statický rýchlostný profil vozidla, zložený z kriviek prevádzkového a núdzového brzdenia. Ak rušeň prekročí rýchlosť v prevádzkovom brzdení, systém pribremzí na maximálnu povolenú rýchlosť, ale ak prekročí krivku núdzového brzdenia, vlak zastaví. Pod rýchlomerom sa objavujú textové názvy staníc a zastávok, ale aj výstražné správy. Na pravej plánovacej časti sa zasa zobrazujú sklonové pomery trate, ale tiež vzdialenosť k miestu stiahnutia zberača či k návstidlu s návstvou zakazujúcou jazdu. Vodič má prehľad o voľnosti trate až do vzdialenosti najviac troch základných úsekov, čo sú úseky medzi dvomi hlavnými návstidlami. Počas prejazdu z trate vybavenej ETCS na nevybavenú sa úspešne odskúšalo aj prepnutie vlakového zabezpečovača na národný systém Mirel.

Skúšobné jazdy budú na tomto úseku pokračovať aj naďalej, nielen so samotným rušňom, ale aj s vozňovou súpravou. V prípade úspešného vyhodnotenia skúšok bude zariadenie zabudované aj do ďalších 4 vozidiel štátneho osobného dopravcu. Ten ráta s ich nasadením na vybrané osobné vlaky už od grafikonu 2010/2011.

(balky), foto: autor



Anténa, umiestnená na spodnej časti hnacieho vozidla, neustále vysiela energetický signál. Ten aktivuje eurobalízu, ktorá do antény vyšle príkaz.



Pred vodičom dráhového vozidla sa nachádza zobrazovací a ovládací prístroj s dotykovým displejom. Zreteľný je rýchlomer s údajom o rýchlosti, pod ktorým sa objavujú textové názvy. Napravo je viditeľná plánovacia časť.

Ponad Oravu vlaky jazdia už bez problémov

Po celkovej náročnej príprave v priestoroch Strediska miestnej údržby v Margecanoch, MO Košice, trvajúcej od januára a od začiatku marca už v teréne, začali košickí mostári s výmenou mostníc a opravou mostovky v kilometri 297,876 na trati Košice – Žilina. Na moste, nachádzajúcom sa pred železničnou stanicou Kralovany, ponad rieku Orava v prvej etape v čase od 15. do 19. marca realizovali práce na koľaji č. 2. Od 12. do 16. apríla sa rovnaké práce robili na koľaji č. 1.

– Do týchto príprav sa zapojila čata Miroslava Bardoviča, ktorá potom na výluke spolupracovala s čatou Jána Sýkoru, oboznámil nás s výlukou vedúci SMÚ MO Margecany Jaroslav Cibulák,

ktorého stredisko malo na starosti tieto práce. – Už v minulom roku sa na tomto moste riešil nevyhovujúci stav a na koľaji č. 2 sme vymenili približne 40 mostníc. Pri tohtoročných prácach



Vedúci SMÚ MO Margecany Jaroslav Cibulák (vpravo) s Jánom Sýkorom (vľavo) a Miroslavom Bardovičom – majstrami čiat, ktoré zabezpečovali výmenu mostníc a opravu mostovky.



Výmena mostníc nie je žiadnou hračkou. Veď jedna váži takmer 150 kilogramov,...



Aj na tejto fotografii vidieť, že ani v marci príroda snehom nešetřila, a tak košickí mostári nemali pri oprave mosta vôbec ideálne podmienky.

sme vymenili denne približne 30 až 40 mostníc. Neobišlo sa to však bez spolupráce s vrútockými traťovákmi, ktorí nám zdemontovali koľaj. Oprava mostovky zahŕňala aj nitovacie práce, čo je dnes zriedkavá technológia. S priebehom prác som spokojný, skúsený a spoľahlivý kolektív našich mostárov vie naozaj zabrať, – pochválil svojich spolupracovníkov Jaroslav Cibulák. Pochvalu si určite zaslúžia, veď v polovici marca pracovali v poriadne nepríjemných poveternostných podmienkach, i keď snežilo, v apríli im zase práce komplikoval dážď. Dnes už po mostoch vlaky prechádzajú bez problémov. A nikto z cestujúcich ani netuší, že na prvej koľaji bolo vymenených 165 a na druhej koľaji 167 mostníc.

Vladimír SALZER, foto: autor a J. Cibulák



...ale napriek tomu si s ňou skúsení mostári vedia poradiť.

ÚIVP radí

Posun v dopravni s koľajovým rozvetvením proti stojacemu vlaku

Komentár k čl. 261, 540 a 591 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky

Jazda vlaku a vykonávanie posunu

V jednom aj v druhom prípade ide o pohyb koľajových vozidiel, jeho zabezpečenie je však rozdielne. Rozdielne je podľa predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky vo svojej podstate a najmä vo svojich základoch. V každom prípade s jedným, ako aj s druhým pohybom má priamy vzťah technické zariadenie prevádzkovateľa dráhy, o ktorom sme sa už veľakrát zmienili a ktorému odborné hovoríme „návestidlo“. S týmto technickým zariadením priamo súvisia a vizuálne naň nadväzujú aj informácie, prostredníctvom ktorých sa riadi samotná dopravná prevádzka a ktoré podľa predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky nesú odborný názov „návesť“.

Vo vzťahu pohybu vlaku a pohybu posunujúceho dielu v obvode dopravne s koľajovým rozvetvením má veľký význam návesť 90 „Označník“, kto-

rá označuje v stanici miesto, za ktoré je bez osobitných opatrení zakázané posunovať. Táto návesť sa umiestňuje medzi krajnú vchodovú výhybku a vchodové návestidlo, a to najmenej na vzdialenosť 50 metrov od tohto hlavného návestidla - obr. 1.

Konkrétne postupy ako posunovať za označník nám popisuje predpis ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky v článkoch 581 až 592. Článok 591 spomenu-tého predpisu rieši problém posunu za označník, ak pri vchodovom návestidle stojí vlak, a to takým spôsobom, že vodič stojaceho vlaku pri vchodovom návestidle musí byť o tomto posune vyrozumiený - obr. 2.

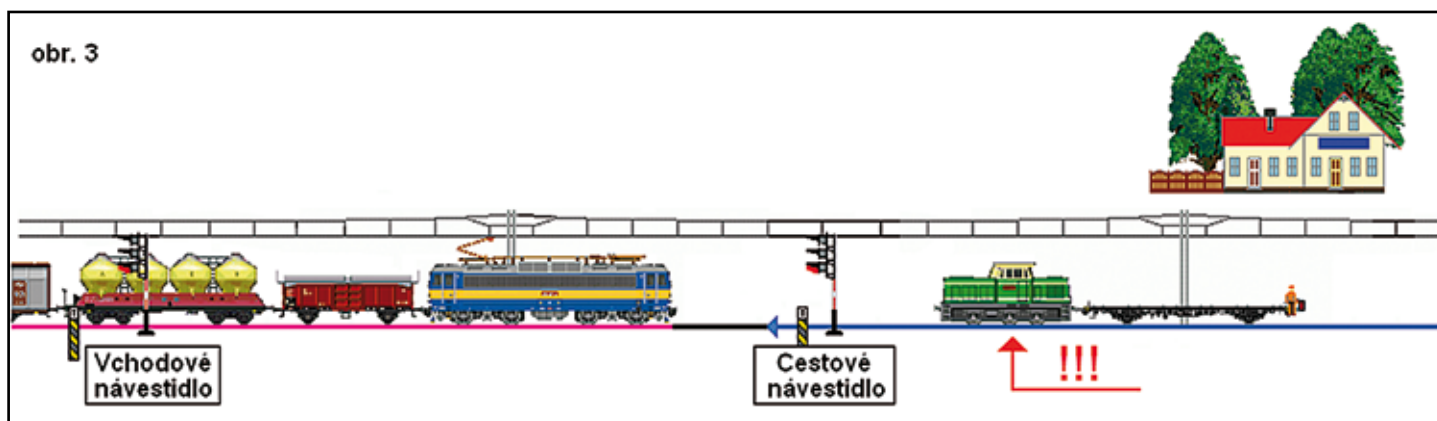
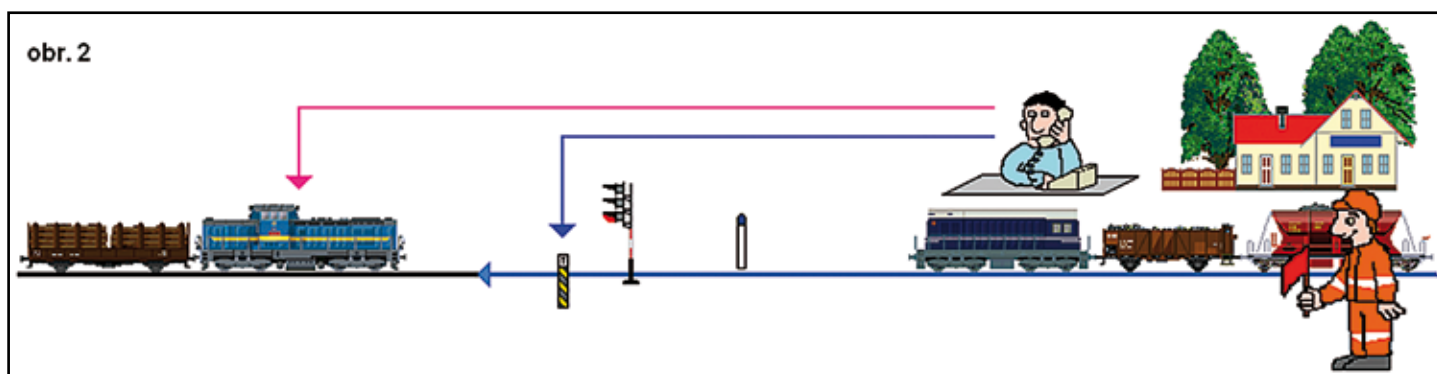
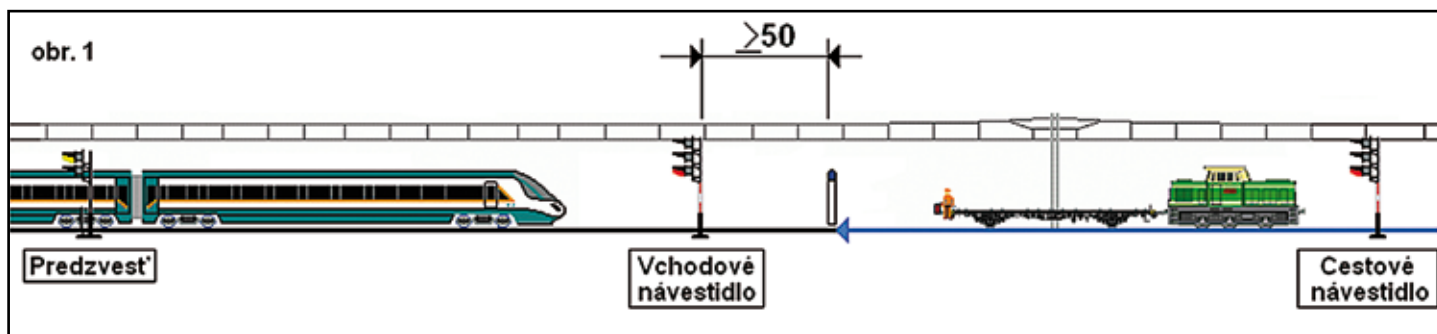
Tento postup má aj určitú logiku. Vžime do pozície vodiča vlaku stojaceho pred vchodovým návestidlom. Vidíme, ako sa na nás zo stanice „rúti“ koľajové vozidlo, o ktorého jazde nevieme. V tom

momente z rušňa skáčeme - ľudovo povedané - aj bez otvoreného padáka.

S uvedenou situáciou môže korešpondovať aj otázka, ktorá na povinnom školení prevádzkových zamestnancov naozaj aj zaznieva: „Ako postupovať pri zabezpečení posunu, ak vchádzajúci vlak nestojí pred návestidlom vchodovým, ale už stojí na staničnej koľaji pred návestidlom cestovým?“ - obr. 3.

V tejto situácii už nejde o vchod vlaku do dopravne s koľajovým rozvetvením, ale o jeho státie pred hlavným cestovým návestidlom na staničnej koľaji, preto vodič tohto vlaku o tom, že smerom k nemu bude vykonávaný pohyb posunujúceho dielu, vyrozumiený byť nemusí. Toto ale neplatí v prípade vodiča posunujúceho dielu, ktorý musí mať vždy informáciu, či posunuje na koľaj voľnú alebo obsadenú.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



Národná eufória po vyhlásení samostatnosti

Rok 1939 bol rokom plným historických udalostí, ktoré mali vplyv na celý život na Slovensku. Český puč, samostatnosť Slovenska, začiatok vojny... Ľudia na tie isté udalosti reagovali rôzne a tento pohľadý rok je v pamätných knihách na železnici opisovaný aj takto (výpisy sú autentické a bez opráv):

Devínska Nová Ves, 1939

„Rok 1939 zapísaný v dejinách Slovenského národa zlatými písmenami. Národ dožíva sa po tisíc rokoch túžobne čakanej samostatnosti. Dňa 14. marca 1939 priklincovaný v dejinách Slovákov, lebo sa splnili túžby a sny tisíc ročnej vytrvalej práce za osamostatnenie.“

Spíšské Podhradie, 1939

„Deň 14. marec 1939 v dejinách Slovenska je spomínaný, čo deň pamätný a významný. Toho dňa sa obliekol slovenský ľud do sviatočného rúška, vtedy sa vyždobili domy a ulice národnými, slovenskými farbami od radosti, že po tisíc rokov dosiahol opäť svoju slobodu a vlasť...“

Snahe o vznik samostatného štátu predchádzala autonómia Slovenska v rámci ČSR. V tomto období boli občania – zamestnanci českej národnosti presúvaní do Čiech, teda dávaní k dispozícii Pražskej vláde. Nie vždy spravodlivo a dobrovoľne.

Myjava, 1939

„Dňom 15. II. 1939 prestal bačovať na stanici Myjava povestný správca stanice oficiál D., ktorý seba do neba vedel chváliť, ale Slováka, kde mohol tam potupiť, a tak konečne dostal to, čo mu dávno patrilo – voľný odchod do domova. Ten istý deň odobral stanicu z jeho mocipánstva preložený sem D.V.“

Bratislava Prístav, 1939

„Do 1. júla 1939 odídu všetci Česi, t. j. ďalší počet 58. českých zamestnancov. Radost je veľká, bo uvoľnili miesto mladému slovenskému dorostu, už začína sa práca veľká, spojená so začínaním dorastu. Odchodom Čechov zostáva medzi zamestnancami úprimné priateľstvo, vzájomná dôvera, radost z práce. Medzi dobou na hlavného inšpektora povýšený prednosta I. B. s otcovskou starostlivosťou, odbornou znalosťou, s veľkým porozumením pre službu, prijíma a začíňuje dorast. B. sa neosvedčuje len ako prednosta, odborník prístavu a služby ale aj ako prisný a spravodlivý človek, skutočný charakter.“

Nie všetko bolo jasné. Nie všetko bolo predvídateľné a neistota v pohnutých časoch je hrozná. Samostatnosť Slovenska predchádzal tzv. Český puč alebo Puč českých generálov. České vojsko obsadilo úrady a medzi nimi i železničné stanice...

Prešov, 1939

„10. marca 1939 zobudili prednostu stanice, aby sa dostavil do dopravnej kancelárie, ktorú obsadili český vojaci, lebo že je vyhlásená mobilizácia. Prednostovi stanice sdělil jeden český dôstojník, že dopravný úrad je daný pod vojenský dozor a že bez súhlasu vojska, železnica nesmie nič podniknúť. Celá stanica obsadená bola českým vojskom a vojaci mali na hlave prilby.“

Zlaté Moravce, 1939

„Dňa 1. marca t. r. opustil nás ďalší transport českých železničiarov. Politická situácia bola veľmi vzrušujúca až končne dňa 10. marca t. r. to vyvrcholilo. V ten deň ráno o 06.40 hod. dostavil sa na stanicu tunajší veliteľ posádky major Potužník s jedným českým poručikom a sdělil výpravcovi vlakov Mecháčkovi, že stanica bude pod dozorom. Do železničnej služby vraj nebudú zasahovať, ale že sme povinný každý telegram im sdeliť a nič nezatajiť, lebo majú právo použiť zbrane. Necháпали sme tomu, čo sa stalo a nemohli sme sa ani telefonicky dozvedieť o príčine, len sme poznamenali, že sa tomu diví-

me, že sme nespohľadli, keď sme vedeli byť za mobilizácie až do 6. októbra 1938 bez vojenského nádražného veliteľstva a vtedy sme boli spohľadli.“

Dozvedeli sme sa však od prichádzajúcich vlakových čiat, že na iných staniách sa to už stalo, ba ešte horšie, lebo tam sú celé oddiely vojska a niektorých prednostov a výpravcov aj pozatvárali. Z rozhlasu sme tiež nič nevedeli, iba viedeniský rozhlas nám slúžil orientáciami a túžobne sme čakali deň, ktorý odčini všetko. Poručík tu bol len do 11. hod. dopoludnia, potom prišiel slovenský četník, ten už bol náš, ten tu bol len na našu ochranu. Boli sme prichystaní na všetko a čakali sme len na rozkaz. Viedeniský rozhlas už v noci s 13. na 14. hod. nám dal tušiť nastávajúci slávny deň. Ten deň bol v skutku slávny a nezapomenuteľný, lebo sme oslavovali nielen vyhlásenie samostatného Slovenského štátu, ale aj návrat Novej Vsi n/Žit. k nám. Ráno išiel zvláštny motorový vlak krásne vyždobený slovenskými zástavami vpredu s obrazom vodcu národa A. Hlinku.“

Bratislava hlavná stanica, 1939

„V noci z 9. na 10. marca, za vojenského puču bola obsadená tiež hlav. stanica čatou ženistov, pod vedením nadpor., ktorého meno ostáva neznáme, keďže sa nikomu nepredstavil a svoje meno udat' odoprel. Ozbrojené strážne obsadily: vlak, dozor, dopravnú a telegraf. kanceláriu a hliadkovaly po stanici. Vojaci chovali sa väčšinou pasívne, nakoľko okrem veliteľa len 3 boli z nich Česi a ostatní boli Slováci. Naši železničiarci – ohľadom, že situácia a účel vojenských opatrení neboli nikomu známe – chovali sa neutrálne, len českí zamestnanci začali prejavovať radost. To žavdalo podnet k nedôvere Slovákom.“

Vojsko uvoľnilo stanicu v noci z 10. na 11. III. 13. III. dopoludnia na osobnú telefonickú intervenciu a povolenie min. predsedu Sídora odišlo zvláštnym osobným vlakom asi 450 českých četníkov do Brna s úplnou výzbrojou. Zvláštny vlak odchádzal zo IV. nástupišťa a četníci boli privádzaní zo zatvorených voj. aut postupne poža pošť. krídlo budovy koľajovým prechodom, aby sa vyhlížali s obecnstvom. Četníci boli po zubu ozbrojení, každý piaty mal ľahký guľomet, bedničky ručných granátov a streliva niesol každý. Boli bledí a deprimovaní. Strážnik konajúci službu hrubo nadával za ponížujúce odzbrojenie slovenských strážnikov v noci zo dňa 9. na 10. marca. Dopravný námestník osobne dbal, aby k žiadnym činným incidentom nedošlo. Veliteľ transportu popluk. četníctva mu osobne za to poďakoval a keďže konal službu v gardistickej uniforme, vyslovil úprimnú vďaku u HG a konstatoval, že HG hoci bola mu líčená ako sobránka je nielen disciplinovaná, ale i gavalierska.“

Po Českom puči, dňa 14. marca 1939, bola vyhlásená Slovenská republika. Táto skutočnosť bola medzi obyvateľstvom a aj železničiarimi prijatá s veľkým nadšením...

Revúca, 1939

„Dňa 14. marca 1939 bolo vyhlásené Slovensko ako samostatný štát. Po vyhlásení samostatnosti Slovenska, už ako prvý rušeň úplne slovenský došiel s vlakom 3308 v 13 hod. 38 min., bol na stanici Revúca so zamestnancami SŽ a s veľkým počtom obecnstva prijatý, vyždobený kvetami a zástavou slovenskou so zaspievaním hymny „Hej Slováci“ privítaný.....Správca dekoroval rušeň veľkou slovenskou zástavou pri speve obecnstva „Kto za pravdu horí“.“

Vyhlásením Slovenského štátu sa zmenili aj hranice a niektoré stanice sa stali hraničnými...

Šaštín, 1939

„Po vyhlásení samostatného Slovenského štátu dňa 14. III. 39 doprava do Čiech a Moravy a opačne z dôvodov určitých colných a hospodárskych predpisov bola čiastočne obmedzená následkom čoho klesla na niekoľko málo zásielok hlavne podaj živých zvierat obmedzený bol na minimum.“

....Od toho dňa zavedená bola po všetkých staniách taktiež na stanici Šaštín gardistická pohotovostná služba, ktorá mala za účel chrániť železničný majetok proti záškodníkom. Boly prevádzkané osobné prehladky najmä u odchádzajúcich Čechov a Židov.“

Kúty, 1939

Po vyhlásení samostatného Slovenského štátu 14. III. 1939 stala sa stanica Kúty prechodovou pohraničnou stanicou s tarifným bodom Brodské štát. hranica. Táto udalosť mala pre stanicu veľký význam, lebo týmto sa stala zároveň dispozičnou stanicou pre smer Kúty – Bratislava a Kúty – Brodské štát. hranica – Lanžhot. Súčasne bolo zapotreby zvýšiť stav personálu z 54 na 88 a mimo toho bola zriadená vozobná stanica s 33 zamestnancami.“

Snina, 1939

„Po vyhlásení slovenskej samostatnosti bola stanica, trať a okolie ohrozené odchádzajúcim českým vojskom, poľskými a maďarskými teroristami tak, že boje sa stále zväčšovali, ktoré trvaly vo dne i v noci až do obsadenia územia, ktoré bolo odstúpené Maďarom až po Stakčín.“

Dňa 7. apríla 1939 bola susedná stanica Stakčín obsadená maďarmi. Od obsadenia susednej stanice, stal sa Snina stanicou pohraničnou s Máv.“

Podolíneč, 1939

„Hlavne však boli rušné septembrové dni, kedy bol prevedený mohutný nástup Nemeckej armády na blízke poľské hranice. Aby frekvencia táto mohla byť zdolaná zavedená bola v stanici stála služba a napokon bola stanica i dopravne obsadená.“

Preprava tejto armády sa konala v príkladnom poriadku a veľkou rýchlosťou. Pri vykládke staly sa 2 nehody. Jedného vojaka žabíl kón, iného zase povailo idúce auto a namieste usmrtilo. Obaja sú pochovaní na miestnom cintoríne. Vykládka sa diala v noci pri úplnom ztmení.“

Ilava, 1939

....Vžívame sa rýchle do nových pomerov. Českí zamestnanci vo veľkom počte odchádzajú do Protektorátu. Počiatkové ťažkosti sa prekonávajú obetavosťou a neúnavnou prácou zamestnancov Slovákov.“

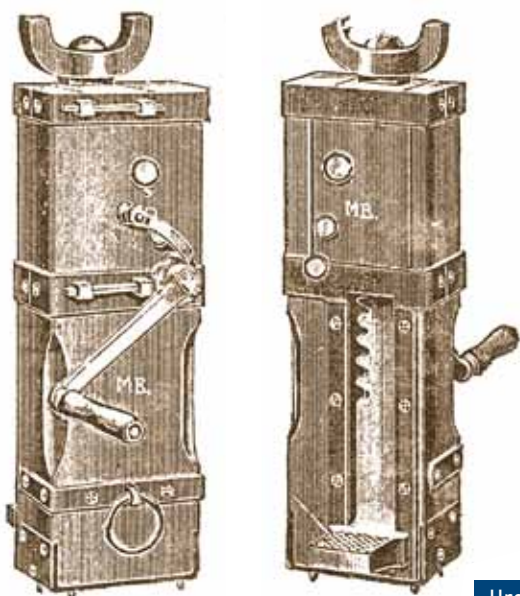
Hlinkova dopravná garda sa vyvinuje v pevnú organizáciu presvedčených, ukázaných rodolubov i jej všestrannému dozoru možno ďakovať že nedošlo k poruchám v železničnom prievoze a k sabotážam.“

....Vypukla vojna medzi Nemeckom a Polskom. Anglia a Francija vypovedajú vojnu Nemecku. Vojna v Poľsku žúri, Nemci napredujú nezadržiteľne. Jednu z hlavných dopravných tepien pre nemeckú brannú moc je trať Bratislava – Žilina. Dňom i nocou prechodia nekonečné rady motorizovaných jednotiek i po hlavnej hradskej.“

Na stanici Ilava pridelená 3 členná nemecká voj. stráž, taktiež žel. objekty (most) strážené sú na čas nemeckým vojskom. Túto stráž postupne preberá HDG a miesta HG. Preprava transportov skoro výhradne nemeckých deje sa s najväčším urýchlením a bežvadne. Hustota vlakov dosiahla dňa 10. X. 1939 počtu 79.“

Kedysi stačili mocné ruky, neskôr

Železničná doprava sa vyznačuje okrem iného aj tým, že používané vozidlá majú veľkú hmotnosť. Keď sa k tomu pridá aj tovar naložený vo vozňoch, hovoríme zrazu o niekoľkých tisíckach ton. A keďže sa ani železnici nevyhýbajú mimoriadne udalosti – nehody, museli mať železničníari už od počiatkov prevádzky vymyslené, ako následky nehôd odstraňovať.



Hrebeňový zdvihák na obrázku z dobového katalógu.

Hrebeňový zdvihák s dreveným telesom, ktorý sa zachoval v zbierkach MDC a je vystavený v expozícii Železničného múzea Bratislava východ.



koľko nákoľajok, z nich najstaršie pochádzajú z obdobia začiatku 20. storočia.

Pomáhali a pomáhajú zdviháky

Nákoľajkami sa však nedali odstraňovať všetky následky nehôd. Najmä vo vážnejších prípadoch bolo potrebné vozidlá a bremená aj zdvíhať. Na tieto účely sa používali a dodnes používajú zdviháky. Najjednoduchšie a najrozšírenejšie boli hrebeňové zdviháky. Ich základom bola tyč s hrebeňom, ovládaná pomocou kľuky. Otáčavý pohyb kľuky sa na hrebeň prenášal ozubeným prevodovým mechanizmom. Tyč s hrebeňom mala navyše v spodnej časti pätku, ktorou sa mohli zdvíhať nízko položené bremená. Hrebeňové zdviháky mali pomerne rozsiahlu škálu nosností – od 2,5 do 30 ton.

Podobnými zariadeniami ako hrebeňové zdviháky boli ručné pákové zdviháky Lechler. Vyrábala ich od prvej štvrtiny 20. storočia nemecká firma Paul Lechler zo Stuttgartu. V liatinovom obale mali takisto ozubenú tyč, ovládali sa však pomocou páky. Páka prostredníctvom dvoch západiek pohybovala ozubeným kolesom a to prenášalo svoj pohyb na ozubenú tyč. Zdviháky sa vyrábali s nosnosťou 25 alebo 45 ton, pričom zdvihák s nosnosťou 25 ton mal aj spodnú pätku ako hrebeňové zdviháky.

Skrutkové sane, zdviháky a nehodové žeriavy

K zdvihákom Lechler sa vyrábali aj skrutkové sane, ktoré umožňovali vodorovne posúvať zdvihák so zdvihnutým

bremenom. Sane tvoril liatinový základ, v ktorom sa pohyboval liatinový stôl. Pohyb stola sa uskutočňoval závitovou tyčou. Na stole bol pri práci upevnený zdvihák Le-

Ľudskú silu nahradili papuče – nákoľajky

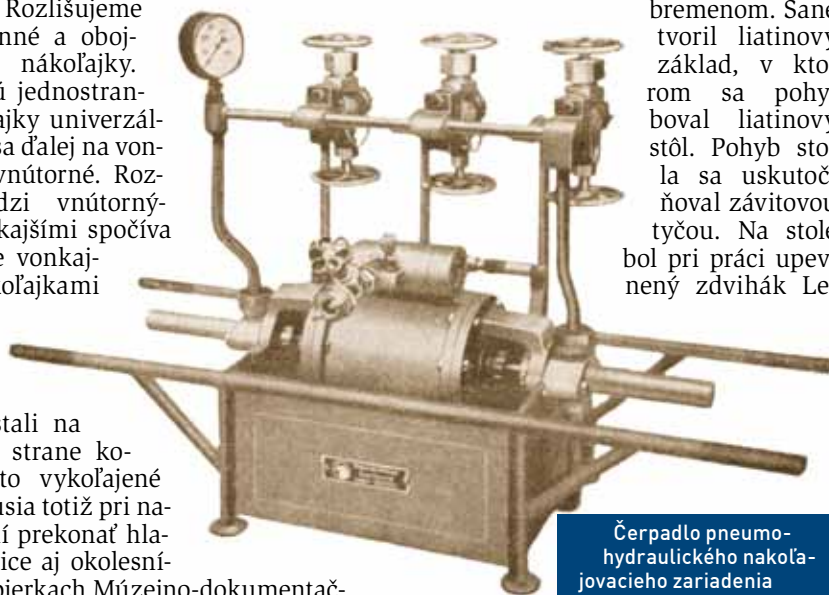
Samozrejme, že najjednoduchšie to bolo v čase konškových železníc. Vozne boli v podstate koľajové koče, na ich nakoľajenie stačili sochory a niekoľko silných rúk, kone nakoľajovať netreba. Lenže s príchodom rušňov a ťažších vozňov už nebolo použitie ľudskej sily mys-

liteľné. Odstraňovanie následkov nehôd si už vyžiadalo špeciálne nakoľajovacie prostriedky. Tie využívali ľudskú silu len pri ovládaní a pri prenášaní.

Najprimitívnejšími nakoľajovacími prostriedkami sú nákoľajky, tzv. papuče. Používajú sa pri menej závažných nehodách – vykoľajeniach, keď nie je koleso príliš vzdialené od koľajnice. Je to tvorený kus oceľoliatiny, ktorý sa pripevní ku koľajnici, a vykoľajené koleso sa po nákoľajke „vyšplhá“ späť na koľajnicu. Rozlišujeme jednostranné a obojstranné nákoľajky. Ak nie sú jednostranné nákoľajky univerzálne, delia sa ďalej na vonkajšie a vnútorné. Rozdiel medzi vnútornými a vonkajšími spočíva v tom, že vonkajšími nákoľajkami sa nakoľajujú tie kolesá, ktoré zostali na vonkajšej strane koľaje. Takto vykoľajené kolesá musia totiž pri nakoľajovaní prekonať hlavu koľajnice aj okolesníkom. V zbierkach Múzejno-dokumentačného centra ŽSR VVÚŽ sa nachádza nie-

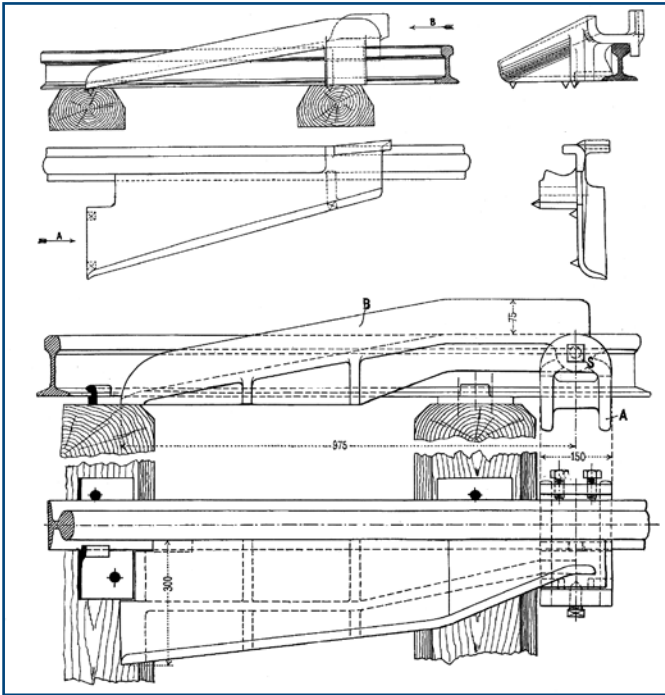


Vyobrazenie pákového zdviháka firmy Lechler spolu so skrutkovými saniami.

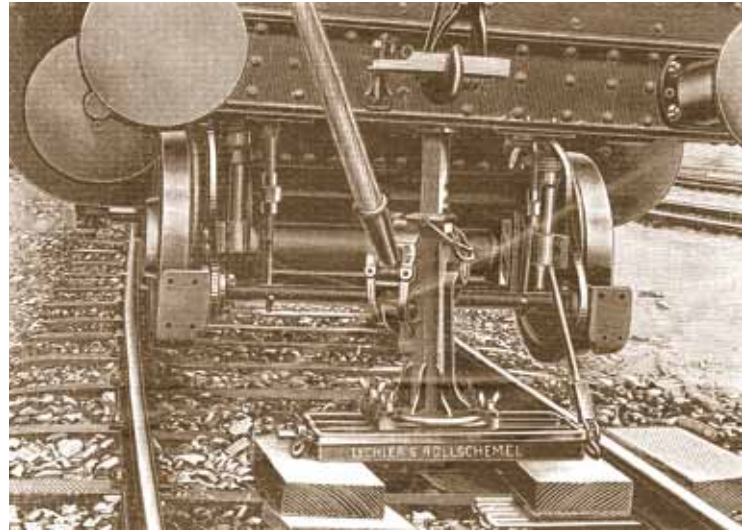


Čerpadlo pneumatického nakoľajovacieho zariadenia systému Deutschland.

papuče, zdviháky a sane



Nákoľajky od firiem Stephan Götz und Söhne a Büssing.



Názorná ukážka použitia zdviháky Lechler so saňami v dobovom letáku.

chler. Sane umožňovali posun o 425 mm.

V zbierkach Múzejno-dokumentačného centra ŽSR VVÚŽ sa nachádza niekoľko ručných zdvihákov, z nich dva sú pákové Lechler, pričom sa zachovali aj jedny skrutkové sane. Pravdepodobne najstarší je hrebeňový zdviháky s dreveným telesom. Tento je spolu s jedným zdvihákom Lechler umiestnený v expozícii Železničného múzea Bratislava východ.

Tak, ako sa postupne zvyšovali nároky na prevádzku, zväčšovali sa aj hmotnosti vozidiel, najmä rušňov. Najťažšie parné rušne v Československu dosahovali plne vyzbrojené hmotnosť aj 200 ton.

ré sa používajú dodnes. Tie majú bežne nosnosť 60 - 150 ton, vyskytujú sa však aj zdviháky s väčšou nosnosťou. Konštrukčne zdviháky tvorí teleso zdviháky, pracovný valec, piest, čerpadlo s ručnou pákou, nádrž na kvapalinu čerpadla a vypúšťací ventil.

Okrem hydraulických zdvihákov sa používali aj pneumohydraulické nákoľajovacie zariadenia systému Deutschland. Vyrábala ich nemecká firma Deutschland z Dortmundu a do prevádzky ČSD sa dostali po 2. svetovej vojne. Zariadenie tvorilo pneumohydraulické čerpadlo a niekoľko zdvihákov. Na pohon

čerpadla bol potrebný stlačený vzduch s tlakom 0,8 - 1 MPa z rušňa alebo iného zdroja. Čerpadlo produkovalo tlakovú kvapalinu (najčastejšie voda alebo voda s prímiesami) s tlakom 30 MPa, ktorú tlačilo pomocou vypúšťacích a uzatváracích ventilov cez pancierové hadice alebo medené rúrky do zdvihákov. Najčastejšie sa používali teleskopické zdviháky s nosnosťou 40 - 150 ton a zdvihom cca 200 - 700 mm. Okrem nich sa spolu so zariadením používali aj rôzne pätkové a sklopné zdviháky, odtlačovače dvojkolí, hydraulické ťažné zariadenia a nákoľajovacie mostíky.

V zbierkach MDC sa z hydraulických nákoľajovacích prostriedkov zachoval jeden hydraulický zdviháky a jedno pneumohydraulické nákoľajovacie zariadenie systému Deutschland. To tvorí pneumohydraulické čerpadlo a 16 teleskopických zdvihákov rôznej nosnosti a zdvihu.

Dnes sa pri odstraňovaní nehôd popri rozšírených nehodových žeriavoch, o ktorých bude reč niekedy nabadúce, stále používajú zariadenia s čerpadlom a zdviháky pospájanými tlakovou hadicou. Ich konštrukcia je však modernejšia, jednoduchšia, efektívnejšia a výkonnejšia.

Ing. Michal TUNEGA



Fotografia zo začiatku 20. storočia zobrazujúca nákoľajovanie rušňa pomocou hřebeňových zdvihákov.



Dve nákoľajky zo zbierok MDC. Vystavené sú v Železničnom múzeu Bratislava východ.

Výstavbe rýchlostnej cesty R1 sa prispôsobujú aj železnice

Budovanie rýchlostnej cesty R1 medzi Banskou Bystricou a Nitrou nabera na obrátkach a zasahuje nielen do bežnej cestnej premávky. Severný obchvat, ktorý bude viesť Banskou Bystricou, dáva v týchto dňoch zabráť aj železničiarom. A to nielen kvôli rozsiahlym výlukám, ale predovšetkým prácam, ktoré sú potrebné napríklad v tuneli pri Kostiviarskej. Nutná je dokonca aj výstavba mostného objektu, ktorý musí byť pod klenbovým mostom pod traťou, a ďalšieho mostného objektu na trati.

Výstavba R1 je rozdelená na štyri úseky, Nitra - Selenec, Selenec - Beladice, Beladice - Tekovské Nemce a Banská Bystrica - severný obchvat. Práve v Banskej Bystrici je budovanie v plnom prúde a ťažkotonážna technika pracuje na

niektorých miestach aj v tesnej blízkosti trate. Vzhľadom na obrovské zásahy do pôdy a celoplošnú zmenu terénu sa preto výstavba dotkla aj železníc. A to napríklad aj v prípade tunela na trati medzi Banskou Bystricou a Diviakmi, v časti Kostiviarska v kilometri 4, 166. Opravy 350-metrového úseku tunela realizujú Slovenské tunely, a.s., ktoré už spravili odvodňovacie zvodnice s odvodňovacími vrtmi, vyčistili tunelovú stoku a zmonitorovali odvodňovaciu stoku. Ďalšou fázou je očistenie konštrukcií od znečistenia, nesúrodých a zvetraných častí, teda od nežiaducich vrstiev a povrchových úprav až po zdravú vrstvu. Toto všetko sa robí otryskávaním jednotlivých pásov vysokotlakovým vodným lúčom. Neskôr budú škárovať poškodenú maltu v škárách a obnovia ostenie striekaným betónom. Na záver pribudnú nové bezpečnostné značenia.

- **Zatiaľ ide všetko podľa plánu. Nič nám doteraz práce neskomplikovalo a nerobilo ani ťažkosti. Pracujeme najmä počas nočných výluk,** - povedal Ján Kapitančík, stavbyvedúci firmy Slovenské tunely, a. s. Súčasne s rýchlostnou cestou vyrastú aj dva nové mostné objekty. Jeden nahradí ten starý a vyrastie aj



Práce na výstavbe nie sú vždy jednoduché. Potrebný materiál veľakrát zmizne z večera do rána. Železničných policajtov sme zastihli pri jednej z akcií na stavbe.



Na tomto mieste sa musí spevniť svah, aby bolo všetko pripravené na nové stavby.

ďalší nový. Ešte v apríli sa vytvoria mostné provizória. V kilometri 3, 262 vytvoria provizória z IP nosníkov v dĺžke 22 metrov a v kilometri 3, 661 vytvoria provizória zo ŽM - 16 v dĺžke 48 metrov. Ešte predtým je potrebná v prvom prípade úprava železničného zvršku pre založenie spodnej stavby a v druhom prípade je potrebné spevniť svah. - **Nové nosné konštrukcie budú doskové so zabetónovanými zvarovanými ocelovými nosníkmi,** - povedal Tomáš Dzurňák, majiteľ firmy D&D Košice, ktorá bude spomínané práce vykonávať. V týchto dňoch by mala prebiehať veľká výluka, ktorá na úseku medzi Banskou Bystricou a Kostiviarskou vylúči z dopravy približne 20 vlakov osobnej dopravy. Cestujúci tak budú odkázaní na náhradnú autobusovú dopravu.

Ivana KAPRALIKOVÁ, foto: autorka



Tento klenbový most pod traťou nahradí iný - úplne nový. Najskôr ale musia upraviť železničný zvršek pre založenie spodnej vrstvy. Potom pribudnú mostné provizória.



Ťažkotonážna technika pracuje aj v blízkosti trate.



- Podľa diagramu, získaného prejazdom koľaje, sa určia konkrétne hodnoty v prístroji, ktorý potom riadi brúsenie, - vysvetľuje Tibor Roman (na fotografii vpravo) z firmy RRB Slovakia, s.r.o., ktorá brúsenie pre železnice zabezpečuje. Vľavo Ing. Miroslav Ščambora.

- Tento úsek bol vybraný i z toho dôvodu, že v rokoch 1994 až 1995 tu bola uskutočnená komplexná rekonštrukcia koľají, - objasnil nám Ing. Miroslav Ščambora, koordinátor SMS AO Trebišov,

Brúsením sa predĺži životnosť koľajníc

So špeciálnym vozidlom zabezpečujúcim brúsenie koľajníc ste sa na stránkach nášho časopisu už stretli. Vždy v určitom čase ho môžete vidieť na rôznych miestach Slovenska, kde skúsená posádka tohto nákladniaka, schopného jazdy po koľajniciach, pomáha pri zvyšovaní bezpečnosti jazdy vlakov. Posledný marcový týždeň brúsiaci vlak na podvozku MAN pracoval na prvej koľaji v úseku Michaľany – Slovenské Nové Mesto.



Brúsiaci vlak je v podstate nákladné motorové vozidlo schopné jazdy po koľajniciach. I keď to na fotografii vyzerá, akoby zariadenie bez posádky stálo, pravdou je, že technika umožňuje stroj ovládať aj diaľkovo, ako to robí jeho obsluha.

úseku ŽTS, ktorý mal tieto práce na starosti. - **Prebrúsením sa dosiahne zlepšenie dynamiky jazdy dráhových vozidiel, čo má najmä v osobnej doprave vplyv na komfort jazdy. Brúsením sa upravujú aj parametre v rozchode a predĺži sa životnosť koľajníc. A to najmä tým, že sa odstránia povrchové mikrotrhliny, ktorých rozvoj zapríčiňuje chyby, ktoré ak sa neodstránia včas, spôsobujú vážne chyby, majúce za následok výmenu koľajníc. Aj preto je dôležité chyby odstraňovať včas, čo sa v budúcnosti prejaví aj finančne, keďže sa**

ušetria náklady na nový materiál, vysvetľuje koordinátor. Brúsiaci vlak denne ošetrí v priemere 800 až 900 metrov koľají. Veľa záleží od tvrdosti koľajníc, ale i od toho, aké chyby sa pri prípravných prácach pred brúsením zistia. Pred samotným brúsením sa uskutočňuje tzv. predmeranie. Po prechode úsekom pred brúsením vyhodnotí trojčlenná posádka brúsiaceho vlaku na diagrame povrch a rádius koľaje. Podľa toho zadajú parametre do prístroja, ktorý samotné brúsenie zabezpečuje podľa konkrétnych údajov, a stroj brúsi v priemere 200-metrový úsek. - **Spoluprácu s firmou, ktorá tieto práce na železnici zabezpečuje, by sme radi uvítali aj v budúcnosti pri brúsení výhybiiek,** - dodal Ing. Miroslav Ščambora.

Vladimír SALZER, foto: autor

Optický kábel zaplavovaný vodou

Progres prenosových dátových systémov zvyšuje aj nároky na kapacity optických káblových vedení. Čo bolo s rezervou budované pred pár rokmi, dnes už nepostačuje. Platí to aj o káblovej trase medzi Bratislavou a Komárnom, ktorej kapacita sa zvýši uložením ďalšieho optického kábla. Do zeme ho zaplavuje voda.

Keď pred piatimi rokmi spojilo Bratislavu s Dunajskou Stredou 12 sklenených vlákien optického kábla, zdal sa ich počet dostatočný. Sprevádzkovanie dispečerského diaľkového riadenia trate a zriadenie dátových prenosov zabezpečovacej a oznamovacej techniky rýchlo zaplnilo kapacitu vedenia. Doplňuje optické kabelizácie o ďalší 24-vláknový kábel realizujú kábelári odvetvia OZT z RR ÚŽI Žilina. - **V zemi je uložená len jedna plastová ochranná rúra, v ktorej sa optokábel náhodne krúti a často je prilepený aj o jej stenu. Našou dostupnou technikou už k nemu nedokážeme zaľúknúť ďalší kábel, preto bola obstaraná externá firma, ktorá ho aj po-**



Nie je to prasknutá vodovodná prípojka. Z prerezanej plastovej rúrky s existujúcim optokáblom vyteká prúd vody, ktorý na opačnom konci pod tlakom 15 až 20 barov zasúva nový kábel.

čas plnej prevádzky dispečerského zariadenia k existujúcemu káblu zaplaví, - hovorí Marek Korbelič, vedúci SMÚ OZT KT Bratislava. Zaplavovanie káblov prúdom vody je ideálne pri zníženej priechodnosti ochrannej rúry. - **Kábel je nadnášaný a posúvaný prúdom vody pod tlakom 15 až 20 barov, ktorému pomáha aj prídavný mechanický posun zaplavovacieho prístroja. Za minútu zasunieme priemerne 60 metrov kábla. Vodu čerpáme z hasičskej cisterny, veď**

na 1,5 kilometra spotrebujeme až 2 000 litrov - prezrádza Eugen Heizer z dodávateľskej firmy. Technológia zaplavovania je výhodná pri ukladaní káblov na väčšie vzdialenosti. Prúd vzduchu totiž zafúkne kábel len do dvoch kilometrov, voda ho dokáže zaplaviť až do dĺžky 6 kilometrov. V obsadenej rúre sa tieto vzdialenosti skracujú o štvrtinu z dôvodu zvýšeného



Sprava Eugen Heizer z dodávateľskej firmy a Marek Korbelič, vedúci SMÚ OZT KT Bratislava, sledujú počas činnosti zaplavovacieho prístroja správny posun optokábla.

trenia a zachytávania sa o existujúci kábel. Zaplavovaním kábla na 43-kilometrovej trase sa ušetrí na výkopoch, rezaní plastových rúrok a ich opätovnom spájaní. Kábelári z údržby sklenené vlákna optokábla ešte vzájomne pozvávajú, ukončia v optických rozvádzačoch a nakoniec vykonajú záverečné merania.

(balky), foto: autor

Odbor stratégie a vonkajších vzťahov informuje



ČD predstavili program obnovy vlakových súprav

Dňa 16. marca Českej dráhy predstavili stratégiu modernizácie koľajových vozidiel v rokoch 2010 – 2014, v rámci ktorej vynaložia 16 mld. CZK na omladenie svojho vozového parku. V súčasnosti je klimatizovaných a vhodných na 160 km/h prevádzku len 6 % z 199 vozňov. V tomto roku budú realizované prvé objednávky v hodnote 4 – 5 mld. CZK, a to najmä s domácimi dodávateľmi. Ambiciózný program obnovy začal po podpísaní zmluvy o prevádzkovaní osobnej dopravy medzi ČD, ministerstvom dopravy a všetkými českými krajinami na dobu 10 rokov. V rokoch 2008 – 2009 bolo na obnovu koľajových vozidiel vynaložených 8,5 mld. CZK. Väčšina prostriedkov bola čerpaná z predaja majetku správcovi železničnej infraštruktúry SŽDC. Program obnovy v rokoch 2010 – 2014 bude financovaný ministerstvom dopravy a z viacerých ďalších zdrojov, vrátane vlastných zdrojov ČD, pôžičiek z EIB a Eurofimy a lízingu. ČD už požiadali o čerpanie 450 mil. CZK z Kohézneho fondu EÚ.



Chorvátske železnice stanovili investičný plán

Chorvátske železnice (HZ) ohlásili investičné plány vo výške 888,5 mil. eur v nasledujúcich piatich rokoch na obnovenie vlakových súprav. Podľa plánu, ktorý ešte musí schváliť chorvátska vláda, HZ investujú 751,8 mil. eur do nových vlakových súprav (väčšina bude dodaná domácimi výrobcami), pričom 136,7 mil. eur sa použije na obnovu existujúcich vlakových súprav. Len 98,4 mil. eur bude investovaných počas roku 2010. HZ plánujú čerpať 478,4 mil. eur zo štátneho rozpočtu a zvyšok získajú prostredníctvom pôžičky od spoločnosti Eurofima.



Investície do infraštruktúry

Vedenie estónskych železníc (EVR) schválilo investičný rozpočet na rok 2010 vo výške 55,6 mil. eur. Európska únia poskytne 31,6 mil. eur a 24 mil. eur vynaložia estónske železnice z vlastných zdrojov. Väčšina prostriedkov bude použitá na estónsky úsek projektu Rail Baltica.



Znovuo tvorené železničné spojenie podporí regionálny rozvoj

Dňa 30. marca bolo obnovené pravidelné železničné spojenie medzi mestami Limerick a Galway v Írsku. Prvýkrát od roku

1976 bude na tejto trase premávať 5 spiatocných vlakov denne. Projekt na znovuo tvorenie Západného železničného koridoru s nákladmi vo výške 106,5 mil. eur zahŕňa 58-kilometrový úsek Ennis – Athenry a stanice Sixmilebridge, Gort, Ardahan a Craughwell. Otvorenie severo-južnej trasy bolo prioritou vládnej stratégie Transport 21. Narastajúca prímestská doprava do miest Limerick a Galway je v súlade so zámermi na podporu regionálneho rozvoja a zníženia centralizácie na Dublin.



Cestovné časy sa skrátia

Nemecký minister dopravy Peter Ramsauer, generálny riaditeľ nemeckých železníc (DB) Rüdiger Grube a minister dopravy spolkovej krajiny Sasko-Anhaltsko Karl-Heinz Daehre sa dňa 3. marca zúčastnili na slávnostnom prerazení 6466-metrového železničného tunela, pričom ďalší 6970-metrový tunel bol taktiež prerazený v ten istý deň. Tri tunely v celkovej dĺžke 15,4 kilometrov sú budované na 123 kilometrov dlhom úseku vysokorýchlostnej trate Erfurt – Leipzig/Halle, ktorá má byť otvorená v roku 2015. Trať je súčasťou 500-kilometrového úseku Norinberg – Berlín v rámci koridoru 8. Cestovný čas z Erfurtu do Leipzigu sa skrátí zo 70 min. na 39 min. a z Berlína do Mníchova z viac ako 6 hodín na približne 4 hodiny.



Náklady na vysokorýchlostnú železnicu klesli

Náklady na vybudovanie prvej portugalskej vysokorýchlostnej železnice podľa spoločnosti Rave (spoločnosť pre vysokorýchlostnú železnicu) klesli o 40%. Úsek Poceirão – Caia bude stáť o 900 mil. eur menej ako pôvodne odhadovaných 2,26 mld. eur. Rave pripisuje úspory uskutočneniu série štúdií a použitiu nových technológií mapovania pozemkov, čo spôsobilo väčšiu konkurenciu v rámci ponúk. Cena pozemkov bola nižšia, ako sa očakávalo, a úspory v spotrebe energie prostredníctvom preloženia elektrických rozvodní znížili cenu na 1,36 mld. eur. Tento úsek je súčasťou vysokorýchlostnej trate Lisabon – Madrid, ktorá bude otvorená v roku 2013.



Moskva – Petrohrad

Ruské železnice (RZD) predstavili dňa 1. apríla na konferencii v Petrohrade návrhy na vybudovanie 660 kilometrov vysokorýchlostnej železnice spájajúcej Moskvu a Petrohrad. Plánovaná trať má byť naprojektovaná na

rýchlosť 400 km/h s predpokladaným cestovným časom 2 hod 30 min. V súčasnosti vlak „Sapsan“ prekoná túto trasu za 3 hod. 45 min. pri rýchlosti 250 km/h. Podľa prezidenta RZD Vladimira Jakunina pôjde o jeden z najväčších projektov tohto druhu v Rusku. Na financovanie, vybudovanie a správu trate bude založená verejno-súkromná spoločnosť, pričom výdavky by sa mali vrátiť prostredníctvom poplatkov za prístup alebo poplatkov za dostupnosť. Očakáva sa, že vysokorýchlostné spojenie využije 14 mil. cestujúcich ročne.



STOP nezákonným dotáciám v Španielsku!

Španielska vláda musí zastaviť platby spoločnosti Renfe za vysokorýchlostné dopravné služby po tom, ako Európska komisia vyhodnotila dotácie ako nezákonné. Ministerstvo pre rozvoj zaplatilo od roku 1997 spoločnosti Renfe približne 400 mil. eur na prevádzkovanie vysokorýchlostnej dopravy, ale podľa EK tieto dotácie nie sú v súlade s európskou legislatívou týkajúcou sa štátnej pomoci. EK nariadila španielskej vláde ukončiť platby do 1. júla 2010. Toto nariadenie nasledovalo po sťažnosti spoločnosti Funebus, ktorá zastupuje záujmy spoločností prevádzkujúcich diaľkovú autobusovú dopravu v Španielsku.



Pracovná skupina spoločnosti Eurotunnel preveruje kratšie vlaky

Spoločnosť Eurotunnel diskutuje s medzivládnu komisiou o zmenách bezpečnostných nariadení stanovujúcich typy vlakov, ktoré môžu používať tunel medzi Veľkou Britániou a Francúzskom. Ide najmä o požiadavku, že v prípade núdze musí byť možné vlak rozdeliť tak, aby oddelené vozne mohli vyjsť z tunela osobitne. Spoločnosť vytvorila pracovnú skupinu, ktorá posúdi bezpečnosť prevádzkovania kratších vlakov s cieľom umožniť dopravcom ekonomickejšie využívanie tunela. 393 metrov dlhé vlaky Eurostar sú navrhnuté tak, že kdekoľvek zastanú, cestujúci sú schopní uniknúť do obsluhovaného tunela cez únikové východy vzdialené 375 metrov od seba.

Jacques Gounon, generálny riaditeľ spoločnosti Eurotunnel, povedal, že udeľenie výnimky od medzivládnej komisie bude „hlavným krokom v liberalizácii osobnej dopravy cez tunel, čo bude znamenať príchod konkurentov ako napríklad Deutsche Bahn (DB).“ Nemecké železnice (DB) by mohli prevádzkovať vysokorýchlostné dopravné spojenie medzi Frankfurtom a Londýnom od decembra 2012.

Zdroj: www.railjournal.com
www.railwaygazette.com

V každom obraze je kus otca aj syna

Nevyštudoval prestížne umelecké školy, nemá ani výtvarné vzdelanie a nemá za sebou ani vernisáže v známych galériách. Dušan Kružec je absolventom Stredného odborného učilišťa železničného, má 47 rokov, je ženatý, má dve deti. Je zamestnancom Železničných telekomunikácií a jeho pracoviskom je zvolenské Základné servisné stredisko, kde pracuje ako technik. Na pohľad celkom bežný, nenápadný zamestnanec železníc. Málokto však vie, že veľmi verne dokáže napodobniť fenomenálne diela Salvadora Dalího.

Ako to často medzi umelcami chodí, aj v prípade tvorby Dušana Kružeca zohrala dôležitú úlohu žena. Prvá olejomalba bol totiž portrét, dnes už manželky, no kedysi len priateľky. Neskôr pribudli maľby krajiny, zátišia, ale aj abstraktná tvorba či jednoducho „všehochuť“. A tak to zostalo dodnes. Len málokto by uveril, že sympatický technik dokáže namaľovať naozaj všetko a aj napriek tomu mu nechýba skromnosť a bez okolok sa tvári ako bežný smrteľník. – **Ja nemám svoj osobitý štýl ako iní umelci. Pre mňa je podstatné to, že maľujem pre ľudí. To, čo chcú, namaľujem,** – prezrádza umelec. A požiadavky už boli veru všelijaké. Od domácich miláčikov v životnej veľkosti,

cez abstraktnú maľbu roztrhnutej americkej zástavy až po klasické maľby s poľovníckym motívom. Jednoducho, proti gustu žiaden dišputát! Hranice však Dušan ako umelec má. – **V zásade ale namaľujem to, čo sa mi nepáči.** – Štyridsaťsedemročný umelec za 30 rokov svojej tvorby namaľoval stovky obrazov. Podľa neho sa myslenie a vkus ľudí za desaťročia zmenili. Do interiérov nechcú obrazy na krátke obdobia, hľadajú trvalý doplnok, ktorý im bude spríjemňovať prostredie aj po zmene okolitého dizajnu. Dušan svoje diela oblieka do rámov, ktoré vyrába jeho otec, takže v každom obraze je kus syna i otca, ktorý v mladosti tiež ovplyvnil nášho umelca. Práca technika na železniciach je protipólom toho,

čomu sa Dušan venuje v súkromí. Aj preto hodiny strávené pred plátnom so štetcami a farbami neľutuje. – **Je to obrovský relax. A teší ma, že tu raz po mne niečo zostane,** – tvrdí Dušan. A na čo je náš kolega – umelec zo svojej tvorby hrdý najviac? Ani teraz neprizná hrdosť, no vidieť, že na dielo repliky Dalího Raffaely Tescy je v kútiku duše pyšný. – **Tento obraz som maľoval pre seba. Boli to týždne detailnej práce,** – hovorí Dušan a dodáva: – **Dalí bol perfekcionista, v tom sa mi páči jeho tvorba, inak sa replikám nevenujem. Chcem maľovať pre svoju radosť a pre ľudí.**

Ivana KAPRALIKOVÁ
Foto: autorka



Dušan Kružec.
Štetce, farby, ateliér a samozrejme maľovanie sú jeho najväčším relaxom.



Host' do domu...

Iste poznáte staré príslovie, host' do domu, boh do domu. No ťažko povedať, či v prípade, ktorý si teraz môžete prečítať, to platí tiež...

Návštevy sú rôzne. I vy ste už určite zažili dobré, ale i také, pred ktorými by ste najradšej zutekali. Keď sa vám bez ohlásenia zrazu objavia pred dverami a so širokým úsmevom sa bez hanby dobíjajú do vášho súkromia. V tej chvíli musí byť človek zrejme veľkým psychológom a dať návšteve slušne najavo, že je „vtierka“... I keď nie je isté, že to tá návšteva pochopí... O tom by vedel veľa povedať napríklad prednosta železničnej stanice v Prešove Ing. Miroslav Čislikovský. Všetko začalo v auguste minulého roka. V priestoroch stanice, kde sa denne vystriedajú stovky, či tisícky cestujúcich, sa začal pohybovať postarší pár. Žena a muž, ktorým



Podľa § 108 písm. f) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach vstup do čakárne majú iba tí, ktorí majú platný prepravný doklad. Nájdú sa však aj takí, ktorým to môže byť ukradnuté a čakareň si zvolia ako nočľahareň.

sa objekt stanice zrejme tak zapáčil, až sa v ňom ubytovali. A to bol začiatok problémov, ktoré muselo vedenie železničnej stanice denne riešiť. Tvrdili, že oni tam majú trvalý pobyt, a teda aj právo zdržovať sa v týchto priestoroch. – **Tak, ako skoro každá stanica má už svojich „stálych“ bezdomovcov, máme ich aj my,** – približuje situáciu prednosta Ing. Miroslav Čislikovský. – **Je ich v priemere sedem, medzi nimi aj spomenutý pár. Čo sme s nimi však už zažili, je čosi neskutočné. Zneužívali priestory železničnej stanice, dožadovali sa vytvorenia podmienok pre odpočinok v ležiacej polohe, od našich zamestnancov dokonca chceli, aby im z ich strany bola venovaná, ako to nazvali, nadštandardná starostlivosť... Svojím pobytom znepríjemňovali pobyt na stanici aj iným cestujúcim,** – opisuje neželanú prítomnosť bezdomovcov na stanici prednosta.

Doslova cirkus vznikol vtedy, keď sa dožadovali bezplatného použitia sociálno-hygienických zariadení. Čo na tom, že je spolpatnené, oni tam bývajú a predsa majú nárok na ich využitie, nie?! A keď im obsluha, ktorá sa o zariadenie stará, nevyhovela, nebol pre nich problém využiť a znečistiť priestor vestibulu, najmä v okolí radiátorov. Podobne to bolo s osob-



Prednosta železničnej stanice v Prešove Ing. Miroslav Čislikovský má na neželaných návštevníkov okrem množstva nepríjemných spomienok aj hrbu sťažností, z ktorých sa nepotvrdila ani jedna.

nou hygienou, ktorú vykonávali v čakárni pre cestujúcich... Niet sa čo čudovať, keď zamestnanci firmy, starajúcej sa o poriadok a čistotu na stanici, upratovali po nich so sebazaprením a odporom. A aká bola ich „vdaka“ za toto správanie sa k ostatným? – **Neverili by ste,** – objasňuje prednosta stanice, – **neoprávnené sťažnosti a neoprávnené trestné oznámenia na Okresnú prokuratúru v Prešove. Okrem iného sa sťažovali, že „sú sústavne diskriminovaní zo strany železničiarov, že ich osočujú, urážajú, vykazujú z priestorov stanice...“** Dokonca, že ich obťažujú aj **tamojší bezdomovci.** V septembri minulého roka sa situácia trochu upokojila, keď sa tak nečakane, ako sa objavili, aj stratili. Márna však bola radosť Prešovčanov, po 12. októbri sa zasa nasťahovali do priestorov stanice a situácia sa opakovala. Nepomáhala dohováranie, upozornenia železničnej či štátnej polície, jednoducho podľa nášho páru boli v práve oni a hotovo. Zasa pokračovali písania sťažností, udania na prokuratúru, znepríjemňovanie pobytu na stanici ostatným ľuďom. Až raz... Prišiel február a neslávne známy pár zasa zmizol. V prešovskej železničnej stanici dúfajú, že natrvalo... Ostali po nich len záznamy z kamier železničnej polície a množstvo popísaných neopodstatnených sťažností. I dnes síce nájdete na stanici bezdomovcov, i keď nie sú „svätí“, vedľa si s nimi poradiť.

Vladimír SALZER, foto: autor

Prvý retrovlak na Slovensku

Taký, aký vyšiel pred 30 rokmi z fabriky, sa v súčasnosti v jedno sobotné marcové ráno odprezentoval na verejnosti. Reč je o rušni, ktorý v roku 1980 z dielne ČKD Praha priviezol Václav Havera. Práve jeho menom tento vlak pokrtili fľašou sektu. Bývalý rušňovodič sa totiž odchodu do dôchodku na tejto mašine nedožil a nesplnil si tak to, po čom túžil. Jeho myšlienku ale dotiahli do konca jeho kamaráti železničari. – **Václav Havera bol pojem, myslím si, že si zaslúži našu úctu,** – povedal Peter Oravec, technológ špeciálnych činností z úseku služieb ZSSK CARGO. S týmto rušňom jazdil Václav Havera 28 rokov. Volal ho Petra a ťahal ním medzinárodný expres Polonia do Varšavy i rýchliky Hron a Detvan do Prahy a Bratislavy. Retrovlak po svojej opätovnej marcovej prezentácii vyrazil aj s cestujúcimi zo Zvolena na Mlynsky. Rušňovodičom bol syn nebohého Peter Havera a vlakvedúcou



Retrovlak presne taký, aký vyšiel z dielne pred 30 rokmi.

bola dcéra Alena. Tí, ktorí sa previezli retrovlakom ťahaným „Vašovou lokomotívou“, mohli vidieť aj vozeň, v ktorom sa za starého režimu vozil niekdajší prezident Gustáv Husák. Po leteckom nešťastí svojej ženy sa vraj politik už bál lietať a radšej sa prepravoval vlakom.

(Ika), foto: autorka

Nástenný kalendár ŽSR získal ocenenie

Výstava kalendárovej tvorby, ktorá sa od roku 1992 koná už každoročne, mala aj tento rok pre železničiarov zvláštne čaro. Jedna z cien sa totiž ušla aj Železničiam SR. Tretie miesto sme získali za nástenný firemný kalendár s názvom Malá železnica s veľkým čarom. Autorom fotografií je Adolf Zika, dobre známy aj ako fotograf súťažiacich posledných dvoch ročníkov Tvár ŽSR. Po grafickej stránke upravil kalendár Marcel Musil. Malá železnica s veľkým čarom je súhrn fotografií modelov železnice z viacerých miest Slovenska. Fotograf ich zachytáva jemným umeleckým spôsobom. Malé vlaky a zmenšený svet železnice nepochybne upúťali aj návštevníkov Štátnej vedeckej knižnice v Banskej Bystrici, kde sa konalo nielen oceňovanie, ale aj vernisáž kalendárov.

Klub fotopublicistov udelil prvé miesto Národnej banke Slovenska za kalendár Drevené skvosty architektúry a druhé Slovenskej legálnej metrológii za zaujímavú Živú metrológiu. Okrem súťažnej kategórie najkrajší nástenný kalendár udeľuje klub ceny v ďalších deviatich kategóriách.

(Ika), foto: autorka

Vodičov áut môže pokutovať aj Železničná polícia



V prvom rade je potrebné uvedomiť si, že vzhľadom na problémy, ktoré sa v minulosti vyskytovali v súvislosti s cestnou premávkou v obvode železničných dráh, môže už Železničná polícia kontrolovať aj bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Príslušník Železničnej polície je totiž podľa ustanovenia zákona o Železničnej polícii [zákon č.57/1998 Z.z. § 2 písm. i)] oprávnený riešiť aj priestupky vodiča motorového vozidla, ktorých sa dopustil v obvode dráhy. Pre vodiča, ale aj chodca je záväzný zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, upravujúci povinnosti a práva účastníka cestnej premávky pri užívaní diaľnic, ciest,

Od našich čitateľov dostávame množstvo zaujímavých podnetov a otázok, na ktoré sa snažíme reagovať. Jedného zo železničiarov, pravdepodobne aj vodiča motorového vozidla, zaujíma, či železničná polícia má právo kontrolovať v obvode ŽSR technický preukaz od auta, vodičský preukaz, používanie bezpečnostného pásu alebo počas jazdy rozsvietené svetlá na aute. Ako to však v bežnom živote chodí, na jednoduchú otázku je komplikovanejšia odpoveď.

miestnych komunikácií a účelových komunikácií – skrátené cesty. Teoreticky by teda každý prechod voči tomuto zákonu na cestách v obvode ŽSR mohol železničný policajt kvalifikovať ako priestupok podľa § 22 ods. 1 písm. k) zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch, prejednať ho na mieste v blokovom konaní a previnilcovi uložiť pokutu do výšky 60 eur.

Ale pozor! Pojem „cesta“ definuje tzv. Cestný zákon (zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách) ako pozemnú komunikáciu zaradenú do cestnej siete. V nej môžu byť zaradené aj miestne či účelové komunikácie. Podľa § 4b ods. 1 Cestného zákona medzi miestne komunikácie patria všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská a verejné priestranstvá slúžiace miestnej doprave. Účelové komunikácie v uzavretom

obvode ŽSR slúžia prevažne na prevádzku alebo správu železničných zariadení a spájajú jednotlivé objekty a nehnuteľnosti s ostatnými pozemnými komunikáciami. Tieto cesty sú teda neverejné, vyňaté z cestnej siete, na ktoré sa už nevzťahuje zákon o cestnej premávke.

Záleží teda, kde v obvode dráh železničný policajt pristihne vodiča pri porušovaní dopravných predpisov. Na účelovej ceste môže za ich nedodržanie previnilca iba upozorniť, ale na verejnom parkovisku či pri železničnom priecestí ho už môže sankcionovať pokutou. Aj keď sú príslušníci Železničnej polície oprávnení vykonávať takéto kontroly, primárne sa venujú dohľadu nad bezpečnosťou železničnej dopravy.

(balky, odpoveď spracovaná v spolupráci so ŽP)

ČD travel ponúka železničiarom poznávacie pobytové zájazdy

7. 5. – 15. 5. Zelený ostrov Ischia. Cena 7 900 Kč zahŕňa: 6x ubytovanie s polpenziou v dvojhviezdičkovom hoteli vo Foriu, 6x miestenka, vstup do hotelového termálneho bazéna, 2x trajekt, spätočný transfer (prístav – hotel – prístav), poldenný okruh po ostrove s degustáciou líkéro, služby vedúceho zájazdu, darček. Cena nezahŕňa: vstupy, fakultatívne výlety, komplexné poistenie klienta, vlakovú dopravu. Možnosť doplatku ležadla T6 (T4) Viedeň – Rím aj Rím – Viedeň

18. 5. – 27. 6. Klenoty a more Čierna Hora. V cene 6 990 Kč je: 7x ubytovanie v apartmánoch, 3 celodenné autobusové výlety – prehliadka po Skadarskom jezeře s českým delegátom, výlet do bývalého hlavného mesta – Cetinje (kráľovský palác, Cetinjský kláštor, vyhliadka Belveder, rezervácia Lovčeň a zastavenie v Budve), výlet na pútnické miesto Ostrog (kláštor v skalách), pobytové taxi, autobusový spätočný transfer vlak – hotel – vlak, 2x ležadlo T6, služby vedúceho zájazdu. Cena nezahŕňa: vstupy, fakultatívne výlety do Kotoru (UNESCO) – cca 25 €/os./výlet, vlakovú dopravu, cestovné poistenie klientov.

TURECKO – Alanya

Hotel Sultan Sipahi **, letecky z Prahy a Brna v termínoch:** 8. 5. – 15. 5., 15. 5. – 22. 5., 22. 5. – 29. 5., 29. 5. – 5. 6., 5. 6. – 12. 6. **Cena od 12 400 Kč/os. zahŕňa:** dopravu (vrátane všetkých poplatkov a príplatkov), ubytovanie – 7 nocí, stravovanie formou all inclusive, cestovné poistenie, transfer, služby delegáta.

Hotel Azak *, letecky z Prahy v termínoch:** 8. 5. – 15. 5., 15. 5. – 22. 5., 22. 5. – 29. 5., 29. 5. – 5. 6., 5. 6. – 12. 6. **Cena od 9 100 Kč/os. zahŕňa:** dopravu

(vrátane všetkých poplatkov a príplatkov), ubytovanie – 7 nocí, polpenzia, cestovné poistenie, transfer, služby delegáta.

Hotel Azak *, letecky z Brna v termíne 2. 6. – 12. 6. Cena 14 600 Kč/os. zahŕňa:** dopravu (vrátane všetkých poplatkov a príplatkov), ubytovanie – 10 nocí, polpenzia, cestovné poistenie, transfer, služby delegáta.

Hotel Euro *, letecky z Prahy v termínoch:** 8. 5. – 15. 5., 15. 5. – 22. 5., 22. 5. – 29. 5., 29. 5. – 5. 6., 5. 6. – 12. 6. **Cena od 8 700 Kč/os zahŕňa:** dopravu (vrátane všetkých poplatkov a príplatkov), ubytovanie – 7 nocí, polpenzia, cestovné poistenie, transfer, služby delegáta.

TURECKO – Side

Hotel Holiday Point **, letecky z Prahy v termínoch:** 8. 5. – 15. 5., 15. 5. – 22. 5., 22. 5. – 29. 5., 29. 5. – 5. 6., 5. 6. – 12. 6. **Cena od 12 400 Kč/os. zahŕňa:** dopravu (vrátane všetkých poplatkov a príplatkov), ubytovanie – 7 nocí, stravovanie formou all inclusive, cestovné poistenie, transfer, služby delegáta.

Informácie o zľavách pre deti na Ziarou@cdtravel.cz

TALIANSKO – Ischia – vlastná doprava do Neapola s využitím FIP

Hotel Casa Nicola ** hotel cca 600 m od 2 termálnych parkov v St. Angelu. Do 26. 6. cena 5 310 Kč/os (od 26. 6. do 31. 7. cena 5 555 Kč/os) zahŕňa: 7x ubytovanie s polpenziou, 7x popoludňajšia káva alebo čaj, vstup do 2 hotelových termálnych bazénov, darček, česky hovoriaci delegát.

Hotel Aragonese *, cena od 5 800 Kč/os. (deti v sprievode 2 dospelých osôb zadarmo) zahŕňa:** 7x ubytovanie s polpenziou, služby česky hovoriaceho delegáta, vstup do hotelového termálneho bazéna.

ČESKÁ REPUBLIKA

Hotel Zvíkov – Orlická priehrada. Bungalovy (až pre 4 osoby) s vlastným sociálnym zariadením, chladničkou a rýchlovarnou kanvicou, v hoteli vlastný krytý bazén, sauna. V tesnej blízkosti miestny areál s kúpaliskom. Cena za osobu na lôžku od 3 325 Kč (prístelka 2 100 Kč) je za 7 nocí s raňajkami. Možnosť dokúpenia ďalšej stravy.

Mariánské Lázně, hotel Polonia. Rekreačný pobyt od 6 400 Kč zahŕňa: 6x ubytovanie s plnou penziou (polpenzia -240 Kč). Hotel je 100 m od spievajúcej fontány.

Třeboň, hotel Zlatá hvězda**, 4 dni wellness za 4 210 Kč/os zahŕňa:** 3 noci s raňajkami, 1x privítací prípitok, 1x rašelinový termálny obklad, 1x ručná masáž chrbtice a šije, 1x whirlpool vana, 1x sauna, 1x aromaterapeutický bublinkový kúpeľ. Hotel v historickom centre mesta, 200 m od rybníka Svět.

Kontakty:

ČD travel s.r.o., Na Příkopě 31, 110 00 Praha 1
www.cdtravel.cz

e-mail: 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 hod.

Dám do prenájmu 2-izbový železničný byt 12 km od Zvolena. Tel.: 0914 138 000

CK Kysuca Tour, spol. s. r. o. ponúka všetkým záujemcom
LETNÚ DOVOLENKU 2010

BULHARSKO – Pomorie alebo Sozopol v ležadlovom vozni do Burgasu. Cena na osobu:

POMORIE: mimo sezóny 112 eur/os. v sezóne 139 eur/12-dňový a 149 eur/13-dňový na osobu.

SOZOPOL: mimo sezóny 110 eur/os. v sezóne 149 eur/12-dňový a 159 eur/13-dňový na osobu.

Ubytovanie: v penziónoch pri mori, do 150m od mora, izby s vlastným príslušenstvom a balkónom.

GRÉCKO – Leptokária v ležadlovom vozni do Thessalonik 10 až 13-dňové pobyty s cenami:
 Mimo sezóny: 2-postelová izba: 280 eur, 3-postelová izba: 300 eur a 4-postelová izba: 340 eur.
 V sezóne: 2-postelová izba: od 300-376 eur, 3-postelová: 375-438 eur a 4-postelová: 460-544 eur.
 Ubytovanie: v penzióne pri mori do 80m, izby s vlastným príslušenstvom, kuchynkou a balkónom.

ČIERNA HORA – Sutomore v ležadlovom vozni do Sutomore/Bar. 10-dňové zájazdy v cene:
 Mimosezóny 90 eur na osobu a v sezóne 119 eur na osobu.
 Ubytovanie: v penziónoch do 150m od mora, izby s vlastným príslušenstvom a balkónom.

Bližšie informácie na web.stránke:
 www.ck-kysucator.sk alebo osobne v kancelárii
 na ŽST Kys. N. Mesto alebo na telefónoch 041/42 11 620, alebo želez. telefón 930/831/57,
 mobil: 0908 219 442, alebo e-mailom: ckkt@stonline.sk.

RESIDENCE SOLEMARE, CALABRIA, ITALIA

Záruka slnečného počasia a čisté more

Apartmenty pri mori už od 125 EUR za apartmán na týždeň

Tel.: 0903311652, 0263822136
 e-mail: solemarepost@gmail.com
 www.solemare.szm.sk

Rozlúčka

Veľká a neopísateľná bolesť naplnila naše srdcia, keď sme sa dozvedeli, že nás vo veku nedožičných 52 rokov navždy opustil náš priateľ a kolega

Tibor COČÍK.
Na železnici začal pracovať v roku 1983. Ako hlásničiar v stanici Streda nad Bodrogom svoju prácu vykonával čestne a svedomito. Bol spokojný s tým, čo mal, bol vyrovnaný a šťastný. Takto si chceme stále pamätať nášho kamaráta a kolegu z práce. Bol to dobrý človek. Mal dokorán otvorené srdce pre všetkých. Rád sa stretával s kamarátmi, pomáhal ľuďom, rozdával smiech i radosť. Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku.
Češť jeho pamiatke!
Smútiaca rodina, kolegovia a spolupracovníci zo stanice Streda nad Bodrogom, Slovenské Nové mesto, Slanec, Horeš, Somotor, hláska Borša.



Vo veku 69 rokov nás 12. marca náhle a nečakane opustil manžel, starý otec a bývalý zamestnanec železničnej stanice Levice

Pavel SZABÓ.
Celý život venoval práci na železnici, kde prešiel viacerými funkciami, naposledy pracoval ako vedúci posunu. Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku.
Češť jeho pamiatke! Smútiaca rodina



S hlbokým žiaľom oznamujeme, že nás 16. marca po ťažkej chorobe opustila vo veku 37 rokov naša kolegyňa

Gabika MAGULOVA.
Posledná rozlúčka bola 19. marca v Cíferi. Kto ste ju poznali, venujte jej tichú spomienku.
Češť jej pamiatke!

S hlbokým zármutkom v srdci Vám oznamujeme, že nás náhle a nečakane vo veku 44 rokov 18. marca opustil náš kamarát, majster SMÚ TO Levice,

Rudolf GÚCKY.
Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku.
Kolegovia a priatelia



Spomienka


Ťažko je bez Teba, smutno je nám všetkým, už nič nie je také, ako bolo predtým. Už niet návratu, ani nádeje, len cesta k hrobu, nás k Tebe zavedie. Dňa 12. mája uplynie rok od náhlejšej smrti nášho milovaného manžela, otca a dedka

Milana VAEU.
Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku.
Smútiaca rodina



Závod služieb železníc ponúka
pobyty pri mori pre železničiarov v podobe rodinnej dovolenky v Bulharsku, v letovisku Sozopol.

Poloha: novo-postavený ***penzión je situovaný v tichej uličke letoviska s nádherným panoramatickým výhľadom na celý Sozopol.



Ubytovanie: apartmány pre 5 osôb alebo veľké štúdiá pre 4 osoby sú vybavené novým nábytkom, chladničkou, kuchynským kútom so základným vybavením, rýchlovarnou kanvicou, vlastným sociálnym zariadením, balkónom s výhľadom na more, klimatizáciou v každej miestnosti, TV s káblovou televíziou. Penzión má spoločenskú miestnosť a bar s terasou, z ktorej je výhľad na more.

Pláž: piesočná s postupným klesaním do mora, prvá – centrálna pláž je situovaná asi 5 min. chôdze od penziónu, druhá je asi 10 min. chôdze od penziónu. Ležadlá a slnečníky na pláži za poplatok. Blízko pláže sú detské ihriská so šmykačkami a preliezačkami.

Stravovanie: individuálne, napr. v reštaurácii hneď pri penzióne.

Doprava: zabezpečená priamym vlakovým spojením s ležadlovým vozňom alebo individuálne.

Cena zahŕňa: 9/10 x ubytovanie, komunálnu taxu, pobytovú taxu, slovensky a bulharsky hovoriaceho delegáta, spotrebu vody a el. energie, čistú posteľnú bielizeň, záverečné upratovanie. Cena je stanovená za predpokladu plného obsadenia kapacity apartmánov a štúdií.

Cena nezahŕňa: cestovný lístok na vlak, ležadlo BA – Burgas a späť, autobusový transfer Burgas – Sozopol a späť, komplexné cestovné poistenie, fakultatívne výlety:

Nesebar
 rieka Ropotamo
 Varna – delfinárium + prehliadka mesta Istanbul – nákupy na Veľkom bazáre

Nadštandardné služby (za doplatok), zabezpečíme za Vás:
 Cena na osobu za spätočné ležadlo BA – Burgas a autobusový transfer Burgas – Sozopol a späť je 40 eur (1 205,04 Sk).

Voľné lístky: zamestnanci, rodinní príslušníci a dôchodcovia – FIP: MÁV, CFR, BĎZ

Kontakt (zaslanie prihlášok):
 Peter Ďurčák, ZSR, Závod služieb železníc, Bajzova 14, 041 01 Košice
 Žel. tel.: 910 – 2336, 2333, 2337
 Št. tel.: 055 229 2336, 055 229 2333, 055 229 2337
 Fax: 055 229 2336
 E-mail: Durcak.Peter@zsr.sk

Katalóg zájazdov Závodu služieb železníc pre rok 2010 si môžete stiahnuť na internete:
www.zsr.sk (v sekcii O nás → Organizačné zložky → Závod služieb železníc Bratislava)

| číslo turnusu | 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| pôčet nocí v penzióne | 9 | 10 | 9 | 9 | 10 | 9 | 9 | 10 |
| pôčet dní zájazdu | 12 | 13 | 12 | 12 | 13 | 12 | 12 | 13 |
| odchod BA o 04:55 | 18.06. | 27.06. | 07.07. | 16.07. | 25.07. | 04.08. | 13.08. | 22.08. |
| príchod Burgas o 09:20 | 19.06. | 28.06. | 08.07. | 17.07. | 26.07. | 05.08. | 14.08. | 23.08. |
| odchod Burgas o 19:25 | 28.06. | 08.07. | 17.07. | 26.07. | 05.08. | 14.08. | 23.08. | 02.09. |
| príchod BA o 23:20 | 29.06. | 09.07. | 18.07. | 27.07. | 06.08. | 15.08. | 24.08. | 03.09. |
| Cena za pobyt na osobu: | | | | | | | | |
| dospelý | 100,- € | 130,- € | 140,- € | 140,- € | 150,- € | 140,- € | 140,- € | 150,- € |
| dieťa od 4 do 10r. | 85,- € | 115,- € | 125,- € | 125,- € | 135,- € | 125,- € | 125,- € | 135,- € |
| dieťa od 0 do 4 r. | zdarma | zdarma | zdarma | zdarma | zdarma | zdarma | zdarma | zdarma |
| Odchod z KE do Burgasu: rýchlikom R 1381 (Varsovia), KE 05:02 – Szolnok 09:54 (vozne na sedenie č.381 a 382), prestup na rýchlik R 471 (ležadlový vozeň), Szolnok pr. 10:07 – odch. o 10:27 – príchod do Burgasu v nasledujúci deň o 09:20. | | | | | | | | |
| Odchod z Burgasu do KE: rýchlikom R 470 (Amicus), Burgas 19:25 – príchod v nasledujúci deň do žst. Szolnok o 17:32 (ležadlový vozeň), prestup na rýchlik R 1380 (Varsovia, vozne na sedenie č. 381 a 382), Szolnok odch. o 17:56 – príchod do žst. Košice o 23:05. | | | | | | | | |

železničný semafor 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



HLASUJTE ZA SVOJHO FAVORITA!

Milé kolegyně, kolegovia, neváhajte a prihláste sa!

V minulom čísle sme predstavili šesticu súťažiacich. Dnes prinášame ďalšiu skupinu našich kolegov, ktorých do súťaže prihlásili ich spolupracovníci alebo oni sami. Patrí im náš obdiv a poďakovanie.

Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a neviete sa rozhodnúť, možno vás presvedčia práve fotografie dnešných súťažiacich.

Začíname hlasovanie!

Pošlite hlas svojmu favoritovi, favoritke. Hlasujte telefonicky alebo mailom prostredníctvom kontaktov v tiráži. Svojimi hlasmi rozhodnete o čitateľskej víťazke a víťazovi, ktorí na základe najvyššieho počtu hlasov postupujú do finále. O ostatných finalistoch rozhodne porota, ktorí vám neskôr predstavíme.

Podmienky a pravidlá súťaže!

* Tvár ŽSR 2010 pokračuje. Posledný termín prihlásenia sa je 1. august!

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?



10 Ludmila
LÖRINCOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1988, v súčasnosti na ÚS ÚC Košice, mzdová učtárka Spišská Nová Ves.
2. Neúspech nás učí, že porážka sa dá prežiť. Neúspech nie je hanba. Hanba je báť sa vstať a skúsiť to znova.
3. Veľmi rada si pozriem dobrý film alebo prečítam dobrú knihu, k tomu trochu športových aktivít nezaškodí.
4. Každý človek má nejakú chybu, ale ja na seba žalovať nebudem.



11 Radoslav
JAKUBA

1. V ŽSR pracujem od roku 1995, v súčasnosti ako výpravca v ŽST Lučenec
2. Mojmým krédom v živote bolo vždy neublížovať iným, keď nepomôžem, tak neublížim.
3. Od malička väčšinou venujem svoj voľný čas športu. Okrem športu rád relaxujem so svojou rodinou na chalupe v prírode, lebo príroda mi dodáva silu.
4. Najviac by som chcel pri určitých časových pásmach vrátiť čas, a tam by som rád niečo zmenil, ale aj napriek tomu som realistický optimista.



12 Gabriela
MARETOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1995 ako operátorka železničných telekomunikácií v Košiciach.
2. Neriadim sa žiadnym životným krédom.
3. Vo voľnom čase rada nakupujem a jazdím v aute.
4. To ja neviem, nech to posúdia iní.



13 Juraj
GÁLIK

1. Železničiarom som od 1. 8. 2008 a pracujem vo funkcii právnik na SHM RP Bratislava.
2. Vyprázaného syra nie je nikdy dost.
3. Využívam výhody zamestnanca ŽSR a rád cestujem vlakom. Mám rád futbal, pre zranenie som však musel ukončiť slubnú futbalovú kariéru.
4. Som muž a som dokonalý!



14 Ing. Vladimír
HRIVNÁK

1. V ŽSR pracujem od septembra 2009 ako absolvent v Centre logistiky a obstarávania v Bratislave.
2. No je to predovšetkým veta z úst Joža Ráza „Silnejšieho nezbiješ, ale skúsiť to musíš!“, ktorá sa dá v dnešnej dobe použiť v mnohých situáciách.
3. Najradšej oddychujem, ale skôr či neskôr idem vždy na plaváreni, na kolieskové korčule, zalyžovať si a pod. Venujem sa aj latino tancom, takže o využitie voľného času mám postarané.
4. Zmenil by som rozhodne svoju životosprávu, ale to ide vždy ťažko. Takže ma zrejme čaká ťažký boj.

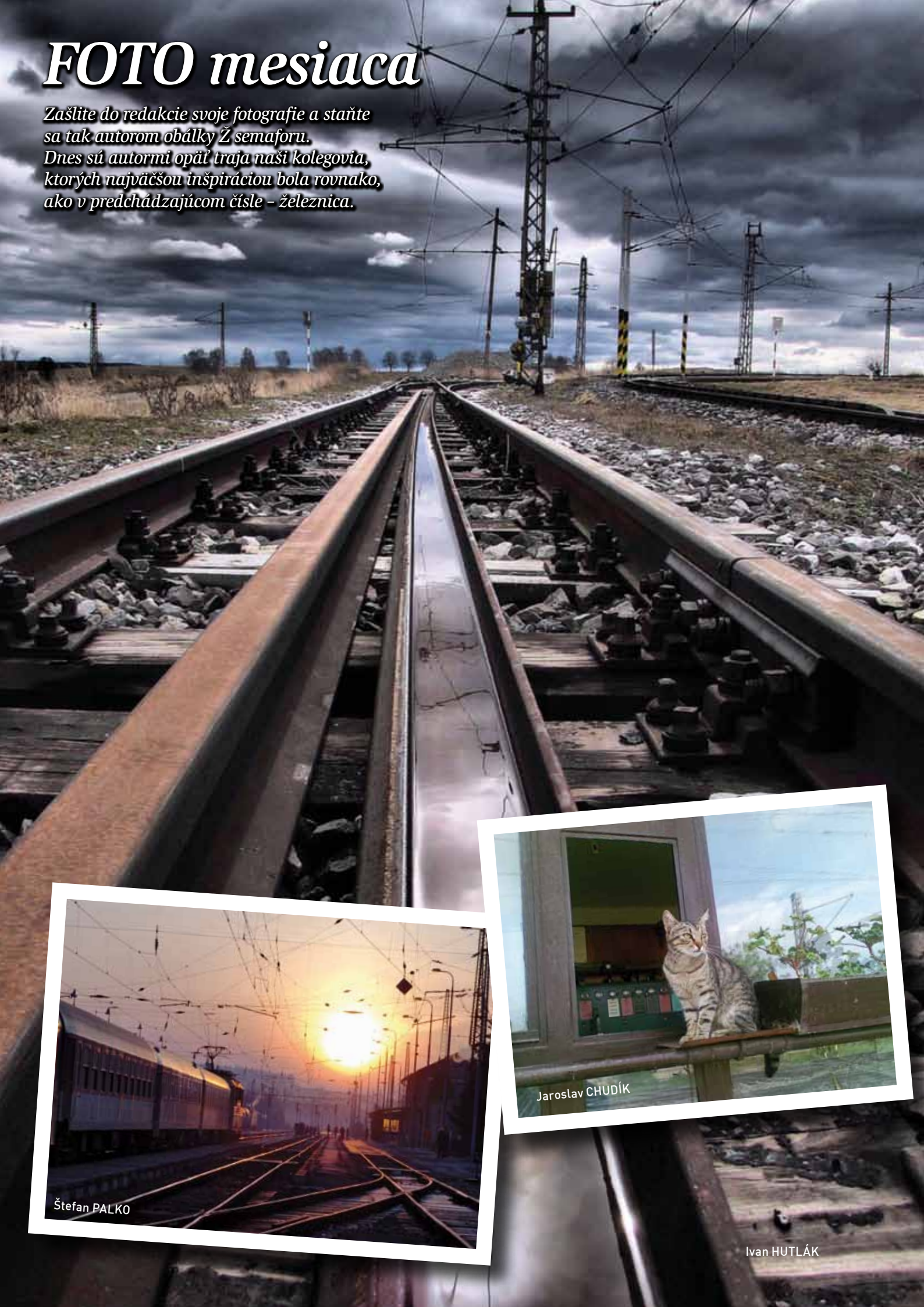


15 Ing. Dana
TUŽINSKÁ

1. Pre ŽSR pracujem od septembra 2009 v absolventskom programe. Moje pôsobisko je na Základnom psychologickom pracovisku vo Zvolene a od mája nastupujem do kurzu výpravcov.
2. V živote sme ako na horskej dráhe. Raz sme hore a raz dole. Ak by neboli zlo, žiaľ, smútok, nevedeli by sme, čo je to dobro, radosť a smiech. Ak by bolo všetko super, začali by sme sa nudiť.
3. Rada tvorím niečo nové. Vyrábam maličkosti pre priateľov a na rôzne oslavy. Ak počasie dovoľí, idem sa prejsť a fotografujem. Milujem varenie a rada skúšam nové veci.
4. Je toho veľa, ale na to, aby som sa utápala v žiali, že nie som dokonalá, nemám čas.

FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autorom obálky Ž semaforu. Dnes sú autormi opäť traja naši kolegovia, ktorých najväčšou inšpiráciou bola rovnako, ako v predchádzajúcom čísle - železnica.



Jaroslav CHUDÍK



Štefan PALKO

Ivan HUTLÁK