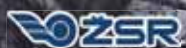


Ž E L E Z N I Č N Ý

SEMAFOR



MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍČ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXII JANUÁR 2012

Tunel pod Tureckým vrchom napreduje

Kalendár 2012

Cestujte s nami

Platí nová kolektívna zmluva

Platí nová kolektívna zmluva na rok 2012

V centre záujmu Železníc SR ako jedného z najväčších zamestnávateľov je spokojnosť zamestnancov. S týmto cieľom sa ŽSR a zástupcovia 11 odborových organizácií spoločne dohodli na znení novej Kolektívnej zmluvy ŽSR pre rok 2012. Dňa 3. januára túto dohodu potvrdili podpisom za zamestnávateľa Vladimír Ľupták, generálny riaditeľ ŽSR, a zástupcovia 11 odborových centrál v ŽSR. Slávnostného aktu sa zúčastnil aj prvý podpredseda vlády a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Ján Figeľ.

Kolektívna zmluva prináša pre zamestnancov ŽSR zvýšenie priemernej mzdy o 5 percent. Táto skutočnosť súvisí so zavedením nového systému odmeňovania v ŽSR vo všetkých vnútorných organizačných jednotkách. Systém odstraňuje doteraz garantovaný princíp seniority. To znamená, že dochádza k rušeniu pásiem ročných postupov v jednotlivých tarifných triedach a každá tarifná trieda je definovaná osobitnou sumou. Novelizácia odmeňovania dáva do popredia hľadisko odbornosti a súvisí so záujmom zamestnávateľa ohodnotiť profesijne zdatných zamestnancov, aj keď sú z radov mladších železničiarov. V súvislosti s touto zmenou bola na základe zásadnej požiadavky zmluvnej strany odborových organizácií dohodnutá garantovaná minimálna prémie v sume 20 € pre zamestnancov, ktorí odpracovali v ŽSR k 31.12.2011 viac ako 30 rokov a v sume 10 € pre zamestnancov, ktorí odpracovali v ŽSR viac ako 27 rokov.

KZ ŽSR 2012 ďalej mení výšku a zásady poskytovania odstupného maximálne na 5-násobok, ktorý bude poskytnutý len zamestnancom, ktorí odpracovali u zamestnávateľa viac ako 30 rokov.

Séria kolektívnych vyjednaní začala v októbri 2011 a zmluvné strany sa okrem rokovania expertných skupín spoločne stretli šesťkrát. Nová kolektívna zmluva je pre zamestnancov zárukou sociálnych istôt. Pre zamestnávateľa je potvrdením skutočnosti, že sociálny zmiar medzi korektnými partnermi je možné dosiahnuť pri dodržaní reálnych ekonomických možností. Počet zamestnancov ŽSR k 31.12.2011 bol 14 998.

ŽSR má v kolektívnom vyjednaní 11 partnerov - odborových organizácií, a to:



Kolektívnu zmluvu ŽSR na rok 2012 podpísali 3. januára 2012 v Bratislave Vladimír Ľupták, generálny riaditeľ ŽSR, a 11 zástupcov odborových organizácií pôsobiacich v ŽSR.

Odborové združenie železničiarov
Federácia prevádzkových pracovníkov
Nezávislé kresťanské odbory Slovenska – železnice
Odborová asociácia výpravcov a dispečerov
Železničiarsky robotnícky odborový zväz
Odborové združenie Východoslovenských prekladísk
Syndikát slovenských železníc
Združenie prevádzkových zamestnancov železníc
Odbory Železníc Slovenskej republiky
Odborový zväz zamestnancov železníc
Federácia strojuvodcov

Úprimne vám ďakujem

Podpisu kolektívnej zmluvy sa zúčastnil Ján Figeľ, ktorý sa prítomným prihovril týmito slovami:

- Všetkým chcem vyjadriť úprimné poďakovanie a zblahoželať predstaviteľom ŽSR a všetkým 11 zástupcom odborových združení za ten princíp, ktorý spájam s dialógom, spoluprácou a zodpovednosťou, ktorý, ak domnuje, prináša dohody, konštruktívne riešenia, ozdravenie, perspektívu. Ak nefunguje, pribúdajú problémy. Som rád, že tu môžem byť a som rád, že dohoda bola dosiahnutá ešte v starom roku, čo tiež nebývalo bežné. Niektorí tu boli aj na jar pri podpise minuloročnej kolektívnej zmluvy, čo svedčí o fázovom posune alebo meškani, toho, čo som nazval dialóg, spolupráca, zodpovednosť. A že po roku sme dnes už v línii aj časovej a verím, že aj obsah je výsledkom úsilia, ktoré nezáleží od počasia, ale od dobrej vôle. Po troch rokoch v ŽSR dôjde k významnému nárastu miezd a k zmene odmeňovania. Pretože ľudia si zaslúžia, po tom, čo sa vydarilo alebo ešte darí, zvýšiť mzdy.

Novoročné personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc SR Ing. Vladimír Ľupták vymenoval 1. januára do funkcie riaditeľa Odboru krízového riadenia a ochrany GR ŽSR Dominika MOLDU.

V posledný decembrový deň 2011 skončil výkon funkcie riaditeľa Centra logistiky a obstarávania Bratislava Ing. Vladimír KORMANÍK.

Do tejto funkcie je od Nového roku vymenovaná Ing. Eva SUROVIČOVÁ, zástupcom riaditeľa CLaO Bratislava sa stal Ing. Peter GUTTMAN.

Významné personálne zmeny nastali aj na Oblasťnom riaditeľstve Trnava. Generálny riaditeľ ŽSR odvolal 1. januára z funkcie riaditeľa

trnavského oblastného riaditeľstva Ing. Milana SOLÁRIKA, ktorého súčasne vymenoval do funkcie riaditeľa Oblasťného riaditeľstva Žilina. Za riaditeľa Oblasťného riaditeľstva Trnava bol vymenovaný Ing. Ján UHNAVÝ, jeho námestníkom pre železničnú infraštruktúru sa stal Ing. František JABLONČÍK.

Ak menej ľudí vydá viac výkonu, je v tom jasná a spravodlivá odpoveď, potrebujeme to aj oceniť. Sme v železničnej historickej budove, ktorá si veľa pamätá, nachádzame sa teda aj v spätosti s históriou, ale aj perspektívou. ŽSR na Slovensku majú navyše. Hovorím to s plnou vážnosťou, lebo keď boli na jeseň na hrane kolapsu, dnes hovoríme o vyrovnávaní hospodárenia. ŽSR ako manažér infraštruktúry je schopný na budúci rok dospieť do vyváženého hospodárskeho stavu za predpokladu, ktorý znamená revitalizácia, ak štát platí, čo si objedná, že sa dodržia pravidlá a parametre, ktoré hovoria o úsporách pri obstarávaní, ale aj pri modernizácii, ktorá je nebývalá a potrebná. Aby rýchlejšie, bezpečnejšie, spoľahlivo mohli ŽSR fungovať, konkurovať cestnej doprave a konkurovať aj vo veľkom európskom priestore. Mali sme odvahu spustiť tento proces. Nebol ľahký, ale je ozdravný. To, že pribúda cestujúcich v osobnej doprave po 13 rokoch postupného poklesu, to, že ZSSK CARGO dosiahlo v októbri po 3 rokoch pozitívnu bilanciu, to, že o viac než 10-násobok znižujeme stratu od roku predtým, nie je závislé od počasia, ale je to konkrétny výsledok konkrétnych ľudí. Ja som vás prišiel povzbudiť a aj zagratulovať, pretože tento proces je veľmi náročný a potrebný. ŽSR spolu so Slovenskou poštou patria k najväčším firmám, ktorých je štát 100-percentným akcionárom. Celý proces úspor alebo aj novej vitality začínal tým, že bola zoštiehnená správna rada, že sa zaviedli elektronické aukcie. Nie v nejakom sofistikovanom prostredí univerzít. Hovorím to so všetkou úctou, pretože ŽSR potvrdili svoju schopnosť modernej firmy po každej stránke. Od minulého januára je naša železničná cesta o 2/3 lacnejšia, než bola predtým, aby sa na Slovensku oplátilo prevážať po koľajniciach nielen po cestách, alebo v horšom prípade obchádzať Slovensko ako teritórium. Verím, že v tomto duchu, v atmosfére, ktorá priniesla aj dohodu, budú partneri, manažment aj odborové združenia pokračo-



Slávnostného aktu podpisu KZ sa zúčastnil aj Ján Figel', ktorý sa úprimne poďakoval za výsledok dohody.

vať, pretože revitalizácia potrebuje ďalšie kvalitatívne aspekty, potrebuje modernizáciu, ktorá musí ísť ďalej nielen na západe, ale aj v strede a na východe Slovenska. Tak, aby sieť, ktorú ŽSR spravuje, bola rýchlejšia, bezpečnejšia, spoľahlivejšia, aby bola integrovaná, mala integrované uzly pre prekládky alebo rýchly transfer, aby bola po každej stránke európska, konkurencieschopná, bezpečná.

S dôrazom na odbornosť

- Ďakujem svojim kolegom a kolegyniam a zástupcom zamestnancov, predstaviteľom odborových organizácií za korektné rokovanie, ktoré trvalo niekoľko mesiacov, o ktorom sme dúfali, že vyústi pred sviatkami, ale nakoniec týždeň posunu nie je podstatný. Dopracovali sme sa k dohode, ktorá je veľmi vyvážená pre zamestnancov a zamestnávateľa. Ďakujem aj páňovi ministrovi za podporu ako aj kolegom, zástupcom zamestnancov. Nielen za kolektívne vyjednávanie, ale aj za celý rok 2011, ktorý nebol ľahký, keďže sme sa pustili cestou šetrenia nákladov. Bez toho, aby sme prepustili veľký počet ľudí, sa to nedalo, a preto sa za to pochopenie chcem poďakovať. Podpisom kolektívnej zmluvy sme vlastne dohodli 5 %-ný nárast priemernej mzdy oproti

plánovanej priemernej mzde 2011. Súvisí to s novým systémom odmeňovania, ktorý odstraňuje doteraz garantovaný princíp seniority a zdôrazňuje princíp odbornosti. Dáva tak možnosť profesijne zdatných kolegov, ktorí sú aj vekovo mladší, odmeniť rovnako ako starších. Záver diskusií bol práve o tomto rušení ročných pásiem, postupov a súvisel, samozrejme, s tým, že ak niekto odpracoval na železnici 30 rokov nemal by byť nejakým vernostným spôsobom odmeňovaný. Dohodli sme tak garantovanú prémie na rok 2012 aj pre dlhoročných zamestnancov. To bola samozrejme tá najťažšia časť dohody. Ja som veľmi rád, že zvyšujeme mzdy, lebo keď pred rokom nebol nárast kvôli nulovému hospodárskemu výsledku a ja som sľúbil, že o rok už mzdy zvýšime, nedúfal som, že to bude o 5 %. Som veľmi rád, že aj so súhlasom ministerstva sme mohli podpísať túto dohodu a chcel by som skutočne povedať, že tí ľudia, ktorí tie peniažky dostanú, si ich zaslúžia. Ďakujem.

Týmito slovami sa poďakoval generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták nielen kolektívnym vyjednávačom, ale všetkým železničiarom s priáním všetkého dobrého v roku 2012.

(sch)

foto: Ľubomír MITAS
a Pavol MIKULÁŠEK

Správna rada ŽSR má päť členov

Od 1. decembra 2011 sa počet členov SR ŽSR znížil z deväť na päť. Správna rada je najvyšší orgán železníc. Má päť členov – štyria členovia sú odborníci z odvetvia dopravy, financií, bankovníctva, hospodárstva a práva, jeden je volený zástupca zamestnancov železníc. Členov

Správnej rady vymenúva a odvoláva minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, z nich jedného vymenúva a odvoláva na základe návrhu vychádzajúceho z volieb vykonaných kolektívom zamestnancov.

Členmi Správnej rady ŽSR sú: Ing. Jozef Beliš,

Ing. Peter Guttman, Ing. Peter Klinka, JUDr. Andrea Vítková, PhD., Ing. Darina Fabuľová (volená zamestnancami). Funkciu predsedu SR ŽSR zastáva Ing. Jozef Beliš, podpredsedom je Ing. Peter Klinka.

O odstupnom, mzdách, prémiech v novej kolektívnej zmluve

Dňa 3. januára 2012 bola po náročnom slede kolektívnych vyjednávaní, ktoré začali ešte v októbri minulého roka, podpísaná Kolektívna zmluva ŽSR na rok 2012. Prinášame plné znenie bodov, kde boli dohodnuté najväčšie a najvýraznejšie zmeny v porovnaní s minuloročnou kolektívnou zmluvou. Celý dokument dohody je zverejnený na intranetovom portáli ŽSR (Dokumenty/Ostatné dokumenty/Ludské zdroje/Sociálna politika a odmeňovanie/Kolektívna zmluva).

Bod 22 KZ - odstupné:

Zamestnávateľ poskytne zamestnancom odstupné v súlade s § 76 ods. 1 ZP v nasledovných prípadoch:

- ak zamestnanec skončí pracovný pomer dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) a b) alebo z dôvodu, že zamestnanec stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobú spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu a z dôvodu straty zdravotnej alebo psychickej spôsobilosti podľa vyhlášky 245/2010 Z.z. pred začatím plynutia výpovednej doby vo výške 5-násobku priemernej mesačnej mzdy zamestnanca, ak odpracoval v ŽSR nad 30 rokov,

- ak zamestnanec skončí pracovný pomer dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) a b) alebo z dôvodu, že zamestnanec stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobú spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu a z dôvodu straty zdravotnej alebo psychickej spôsobilosti podľa vyhlášky 245/2010 Z.z. pred začatím plynutia výpovednej doby vo výške 4-násobku priemernej mesačnej mzdy zamestnanca, ak odpracoval v ŽSR od desať do 30 rokov vrátane,

- ak zamestnanec skončí pracovný pomer dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) a b) alebo z dôvodu, že zamestnanec stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobú spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu a z dôvodu straty zdravotnej alebo psychickej spôsobilosti podľa vyhlášky 245/2010 Z.z. pred začatím plynutia výpovednej doby vo výške 3-násobku priemernej mesačnej mzdy zamestnanca, ak odpracoval v ŽSR od päť do desať rokov,

- ak zamestnanec skončí pracovný pomer dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) a b) alebo z dôvodu, že zamestnanec stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobú spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu a z dôvodu straty zdravotnej alebo psychickej spôsobilosti podľa vyhlášky 245/2010 Z.z. pred začatím plynutia výpovednej doby vo výške 2-násobku priemernej mesačnej

mzdy zamestnanca, ak odpracoval v ŽSR menej ako päť rokov.

Zamestnávateľ poskytne zamestnancom, ktorí splnili podmienky nároku na starobný dôchodok a pracovný pomer končí dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) a b) ZP alebo z dôvodu, že zamestnanec stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobú spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu, odstupné vo výške:

- 3-násobku priemernej mesačnej zárobku zamestnanca, ak odpracoval v ŽSR najmenej päť rokov,

- 2-násobku priemernej mesačnej zárobku zamestnanca, ak odpracoval v ŽSR naj-menej jeden rok a menej ako päť rokov,

- 1-násobku priemernej mesačnej zárobku zamestnanca, ak odpracoval v ŽSR menej ako jeden rok.

Pre výpočet výšky odstupného sa použije priemerný zárobok, zistený u zamestnanca podľa pracovnoprávných predpisov naposledy pred skončením pracovného pomeru.

Odstupné podľa znenia bodu 18 písm. a) až d) sa poskytuje len v prípade skončenia pracovného pomeru dohodou, ak zamestnanec nespĺňa podmienky nároku na starobný dôchodok. Výška odstupného v rozsahu maximálne 5-násobku závisí od dĺžky trvania pracovného pomeru. V roku 2012 majú na odstupné v sume 5-násobku priemernej mesačnej mzdy nárok len tí zamestnanci, ktorí odpracovali v ŽSR nad 30 rokov. Pre zamestnancov, ktorí splnili podmienky nároku na starobný dôchodok, platia ustanovenia odseku 18 e). V prípade, že zamestnanec končí pracovný pomer výpoveďou, odstupné mu neprináleží a dĺžka výpovednej doby je stanovená § 62 ZP v súlade s bodom 23 KZ.

Bod 37 KZ - dôležité osobné prekážky v práci

Nároky zamestnancov sú uvedené v § 141 ZP. Zamestnancom ŽSR sa poskytne pracovné voľno s náhradou mzdy nasledovne:

- na tri dni pri úmrtí manžela alebo dieťaťa
- na ďalší deň na účasť na pohrebe týchto

osôb,

- na dva dni pri úmrtí rodiča a súrodenca zamestnanca, rodiča a súrodenca jeho manžela, ako aj manžela súrodenca zamestnanca, z toho jeden deň na účasť na pohrebe. V prípade, ak zamestnanec obstaráva pohreb týchto osôb, má nárok na ďalší deň pracovného voľna s náhradou mzdy,

- na jeden deň na účasť na pohrebe pri úmrtí zaťa alebo nevesty. V prípade, ak zamestnanec obstaráva pohreb týchto osôb, má nárok na ďalší deň pracovného voľna, v nevyhnutnom rozsahu na sprevádzanie rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia na vyšetrenie alebo ošetrovanie pri náhlom ochorení alebo úraze a na vopred určené vyšetrenie, ošetrovanie alebo liečenie, na dvanásť dní v kalendárnom roku,

- v nevyhnutnom rozsahu na vyšetrenie, alebo ošetrovanie zamestnanca v zdravotníckom zariadení na dvanásť dní v kalendárnom roku.

Prekážky podľa písmena d) a e) sa krátiť v súlade s § 141 odsek 6) ZP.

Nároky zamestnancov v tejto oblasti zostávajú zachované tak ako v minulých obdobiach. V súlade so ZP sa však dopĺňa spôsob krátenia nárokovosti pri prekážkach v práci v súvislosti so sprevádzaním rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia ako aj s vlastným vyšetrením v zdravotníckom zariadení. Zamestnávateľ v týchto prípadoch bude krátiť nárokovosť na čerpanie pracovného voľna v prípade, ak pracovný pomer vznikne v priebehu kalendárneho roka.

Bod 45 KZ - rast priemernej mzdy za ŽSR

ŽSR v roku 2012 zabezpečia:

- rast priemernej mzdy za ŽSR vo výške 5% oproti plánovanej priemernej mzde na rok 2011 zaradením všetkých zamestnancov do tarifných tried v 10. pásme ročných postupov s účinnosťou od 1.1.2012.

Pre účely vyhodnotenia KZ sa v roku 2012 do priemernej mzdy za ŽSR nezapočítajú odmeny pri odchode do dôchodku a odmeny členov Správnej rady.

- mesačnú prémie pre zamestnancov zara-

a ďalších zmenách sa dozviete

dených k 31.12.2011 do 10. pásma ročných postupov v minimálnej výške 20 eur (s výnimkou zamestnancov GR ŽSR),
- mesačnú prémie pre zamestnancov zaradených k 31.12.2011 do 9. pásma ročných postupov v minimálnej výške 10 eur (s výnimkou zamestnancov GR ŽSR),
- rast priemerných miezd na úroveň vnútorných organizačných jednotiek,
- sledovanie a vyhodnocovanie vývoja priemerných miezd na úrovni vnútorných organizačných jednotiek, porovnaním skutočne dosiahnutej priemernej mzdy s plánovanou pre rok 2012,
- prerokovanie návrhu plánu mzdových nákladov s príslušným odborovým orgánom s predložením dôvodovej správy,
- sledovanie a vyhodnocovanie vývoja priemerných miezd na vybrané profesie,
- za predpokladu lepšieho plnenia hospodárskeho výsledku a osobných nákladov v roku 2012 vyplatenie mimoriadnej prémie na základe rozhodnutia generálneho riaditeľa.
Celé znenie tohto bodu, v ktorom je zavedené odmeňovanie a rast priemernej mzdy v ŽSR, bolo pripravené v súvislosti so zavedením novelizovaného systému odmeňovania v ŽSR na všetkých VOJ. Tento systém odstraňuje uplatňovanie ročných postupov v rámci tarifných tried tak, ako sme to poznali v minulosti. Prílohou č.1 Smernice pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR je tabuľka tarifných tried, ktorá ob-

sahuje stanovené nové sumy pre jednotlivé tarifné triedy (bývalé 10. pásmo ročných postupov v tarifných triedach, zaokrúhlené smerom nahor).

Pre každého zamestnanca bude vyhotovený mzdový dekrét. Pre zamestnancov, ktorí boli k 31.12.2011 zaradení do 10. pásma alebo do 9. pásma ročných postupov, je garantovaná mesačná prémie v sume 20 alebo 10 eur (s výnimkou zamestnancov GR ŽSR). Rast mzdy je potrebné posudzovať u jednotlivých zamestnancov podľa celkovej výšky hrubej mzdy. U tých zamestnancov, ktorým sa podstatne zvýšila tarifná mzda, je predpokladané zníženie prémie. Nový systém odmeňovania umožňuje týmto spôsobom mladému zamestnancovi s priemerným pracovným výkonom prideliť vzhľadom k nárastu tarifnej mzdy minimálnu výšku prémie. Rovnako je ale možné mladému zamestnancovi, ktorý je uznávaný odborník, určiť prémie v dostatočnej výške aj napriek tomu, že má nárast aj v tarifnej mzde. Zároveň treba zdôrazniť, že systém takto umožňuje využiť v rámci pracoviska a kvality pracovného výkonu zamestnancov pre tých, ktorí majú nulový nárast v tarifnej mzde, pridelenie zodpovedajúceho vyššieho objemu prémiei.

Bod 50 KZ – vyrovnávací príplatok pri strate zdravotnej spôsobilosti

U zamestnancov, ktorí sú poberateľmi vyrovnávacieho príplatku, na ktorý im vznikol nárok pred 01.01.2012, sa zamestnávateľ v zmysle tejto KZ zaväzuje naďalej poskytovať vyrovnávací príplatok za nezmenených podmienok, v súlade s prílohou Smernice pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR. Priemerná mzda dosiahnutá pred preradením zamestnanca na inú prácu sa v roku preradenia nevalorizovala a v nasledujúcich rokoch sa valorizuje o 50% mzdového nárastu dohodnutého v kolektívnej zmluve.

Podľa dohody z kolektívneho vyjednávania s účinnosťou od januára 2012 nie je možné v súvislosti s preradením na inú prácu zamestnancovi začať vyplácať vyrovnávací príplatok. Tento bude vyplácaný len tým zamestnancom, ktorí splnili podmienky na jeho priznanie a bol im vyplácaný pred 1. januárom 2012. Podmienky vyplácania zostávajú zachované a sú uvedené v Prílohe č. 2 Smernice pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR.

Bod 67 KZ – stravovanie zamestnancov

Zamestnancovi sa podľa § 152 ZP poskytne v pracovnej zmene jedno hlavné jedlo. Ak pracovná zmena trvá 12 a viac hodín,

má zamestnanec nárok na dve hlavné jedlá. Cena stravného lístka je znížená o príspevok zo strany zamestnávateľa z celkovej hodnoty stravného lístka a o príspevok zo sociálneho fondu ŽSR vo výške 0,20 € na každé hlavné jedlo.

Naďalej má zamestnanec v pracovnej zmene nárok na dve hlavné jedlá, ak táto trvá 12 a viac hodín. Cena každého stravného lístka je znížená o príspevok zo sociálneho fondu, ktorý sa s účinnosťou od 1. januára 2012 zvýšil na 0,20 €.

Bod 71 KZ – stravovanie dôchodcov

Stravovanie v zmysle zásad tejto KZ môže byť ďalej poskytnuté bývalým zamestnancom – dôchodcom ŽSR v stravovacích zariadeniach ŽSR. Stravovanie nemôže byť zabezpečené prostredníctvom stravovacích poukážok, ktoré zamestnávateľ nakupuje u sprostredkovateľa, ktorý stravovacie služby neposkytuje. Stravovanie bývalým zamestnancom – dôchodcom ŽSR, sa poskytuje na základe súhlasu vedúceho základného pracoviska s tým, že im nepríde príspevok zo sociálneho fondu.

Stravovanie dôchodcov, bývalých zamestnancov ŽSR, môže byť poskytované len v stravovacích zariadeniach Závodu služieb železníc. Ak je stravovanie zabezpečované dodávateľským spôsobom, dôchodcom môže byť stravovanie poskytované len za plnú cenu stravného lístka. Dôchodcom nie je možné poskytovať stravovacie poukážky (gastrolístky).

Bod 82 e) KZ - dary pri pracovných výročiach z centrálného SF

V roku 2012 sa poskytne zamestnancom, ktorí odpracovali 30 a viac rokov v ŽSR (s výnimkou zamestnancov GR ŽSR), štyrikrát ročne čiastka 30,00 €. Táto čiastka bude vyplatená so mzdou za mesiac február, máj, august a november pre zamestnancov, ktorí sú v uvedených mesiacoch k poslednému kalendárnemu dňu v evidenčnom stave ŽSR. Poskytne sa podľa celkovej doby zamestnania v ŽSR a pri splnení podmienky odpracovania nepretržite 5 rokov v ŽSR.

Na základe tohto ustanovenia KZ bude suma 30 € vyplatená zamestnancom štvrtročne so mzdou za uvedené mesiace. Podmienkou pre vyplatenie je zaradenie zamestnanca k 31.12.2011 do bývalého 10. ročného pásma v tarifnej triede a odpracovanie nepretržite najmenej 5 rokov v ŽSR. Bod 83 c), ktorý rieši poskytovanie darov pri pracovných výročiach zo sociálneho fondu VOJ, zostáva v platnosti v rovnakom znení ako v roku 2011.

Tarifná trieda	Mesačná tarifná mzda
1	397 €
2	422 €
3	464 €
4	489 €
5	517 €
6	547 €
7	580 €
8	613 €
9	653 €
10	685 €
11	726 €
12	750 €
13	785 €
14	821 €
15	859 €
16	912 €
17	990 €
18	1 080 €
19	1 187 €
20	1 307 €

Na porade riešili autodopravu aj alkohol

Do budovy žilinského oblastného riaditeľstva mierili 11. januára prednostovia sekcií ŽTS, zástupcovia mostných obvodov a mechanizačno-dopravných stredísk. Na pracovnej porade riešili páličivé problémy traťového odvetvia a autodopravy, nevyhli sa ani alkoholu na pracoviskách. Výnimočné poďakovanie smerovalo ľuďom vo zvolenskej oblasti, ktorí po víchrici odstraňovali z tratí popadané stromy.

Hneď na začiatku bola na pretrase alkoholová neresť, ktorá sa na našich pracoviskách objavila aj začiatkom tohto roka. – **V návrhu prijatých opatrení boli všetky výkonné jednotky rozdelené do troch skupín. V najrizikovejšej, prvej, sú zaradené pracoviská, na ktorých sa v minulosti vyskytol alkohol a ich zamestnanci budú fúkať aj niekoľkokrát denne. V dvojke to bude raz týždenne, v trojke občas. Postih je neúprosný, previnilica čaká okamžité rozviazanie pracovného pomeru,** – ozrejmuje vážnosť situácie Ing. Pavol Otruba, zástupca riaditeľa Odboru 430, ktorý poradu viedol. Ďalšou témou boli technické kontroly vozňov pre výkon údržby a opráv železničnej infraštruktúry, vykonávané VVÚŽ Žilina v 6-ročnej periodicite. – **Zameriavame sa na správnosť popisov, defektoskopicky kontrolujeme ťahové ústrojenstvo, dvojkolia a nápravy,**

ale aj brzdomý systém; teda dôležité celky, ktoré vplývajú na bezpečnosť pri preprave, vysvetlil Ing. Tibor Polyák, prednosta Sekcie posudzovania dráhových mobilných prostriedkov VVÚŽ. Zúčastnení sa venovali aj efektívnemu využitiu 315 cestných vozidiel do 3,5 tony, ktorými disponujú oblastné riaditeľstvá a mostné obvody, ako aj nákupu nových vozidiel a strojov pre potreby prevádzky. V roku 2012 bude už každé OR vlastniť 6-tisíc litrovú autocisternu, určenú na zásobovanie pohonnými látkami. MDS-ky zabezpečia tankovanie do nádrží Fuelmaster a traťových

strojov na všetkých pracoviskách, ale aj do náhradných zdrojov v staniciach. Záverom sa diskutovalo aj o systéme pohotovostí, ich redukciiach na pracoviskách a nahradením domácimi pohotovosťami, ako aj zväčšením zásahových obvodov.

(balky), foto: autor



Pracovné stretnutie v Žiline viedol Ing. Pavol Otruba, zástupca riaditeľa Odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR.

Nový informačný systém v Žiline

Príchody a odchody vlakov oznamuje cestujúcim v žilinskej stanici nový hlasový a vizuálny informačný systém, ktorý od 10. decembra minulého roku nahradil zastarané zariadenie, tzv. Pragotron. Slúžil nepretržite od roku 1979, avšak od júna 2010 už len v núdzovom režime. Zhotoviteľ v spolupráci so Sekciou OZT OR Žilina v priebehu siedmich dní demontoval pôvodné tabule

s poruchovými zobrazovacími listovými jednotkami aj starý rozhlas. Inštalovaných bolo vyše 30 veľkoplošných tabúl s LED diódami, nové reproduktory s rozhlasovou ústredňou, ako aj riadiaci software. Rýchla realizácia stavby za takmer 543 tisíc eur jednoznačne zvýšila kvalitu informovanosti cestujúcej verejnosti v Žiline.

(balky), foto: Jakub KAROLA

Veľkoplošné zobrazovacie tabule s LED diódami nahradili s nástupom nového GVD poruchové listové jednotky zastaraného informačného zariadenia Pragotron.



Sizyfovská lopota s nežiaducimi drevinami



Traťoví robotníci hrubšie konáre a kmene odvezú, ale vysekaná haluzina ostáva na mieste. Určite by ich využili producenti drevnej štiepky.

Náletové dreviny zasahujúce do priechodného prierezu trate ohrozujú bezpečnosť dopravy a poškodzujú nátery vozidiel. Preto ich každoročne, ale len mimo vegetačného obdobia, od októbra do marca, naprieč celým Slovenskom odstraňujú zamestnanci odvetvia ŽTS. V prvej polovici januára tri čaty traťových robotníkov z SMSÚ ŽTS TO Trnava, pracovísk Kúty a Šaštíň – Stráže, čistili trať medzi Kúty a Jablonicou od nežiaducich krovín. Zo zdvíhacej plošiny pilčík orezával koruny stromov, ktoré mohli v nepriaznivom počasí ohrozovať trolejové vedenie trate. Takáto každoročná, priam sizyfovská lo-

pota si pri súčasnej dostupnosti zastaraných mechanizmov vyžaduje nemálo fyzického úsilia s malou dávkou efektivity. Nik totiž nezaručí, že pri prvom poryve vetra neparalyzuje dopravu iný, nespílený strom. Navyše zrezané konáre ponechané na mieste hyzdia okolie tratí. Takáto nechcená haluzina by ale určite potešila producentov drevnej štiepky. Hravo by si poradili so zarastenými úsekmi, dokázali by spracovať každý konárik. Samozrejme, bolo by to grátis, len za vyťaženie drevnú hmotu. Čo myslíte, bolo by to efektívne?

(balky), foto: autor

Pod Tureckým vrchom drží koľaje železobetón

Tunel pod Tureckým vrchom, technicky najnáročnejšiu časť modernizácie úseku medzi Novým Mestom nad Váhom a Zlatovcami, sme naposledy spomínali pred viac než rokom. Od jeho slávnostného prerazenia - 25. novembra 2010 výstavba tohto diela neustále napreduje. Stavbári v tuneli s celkovou dĺžkou 1775 metrov aktuálne budujú železničný zvršok bez štrkového lôžka, tzv. pevnú jazdnú dráhu. Po 2. koľaji by mali prvé vlaky prechádzať už o polroka, od júla tohto roku. Prvá koľaj bude sprevádzkovaná o 3 mesiace neskôr. Ukončenie výstavby tunela v hodnote vyše 264 miliónov eur, ktorá je financovaná z Kohézneho fondu Európskej komisie a spolufinancovaná z OP Doprava 2007 - 2013, je naplánované na koniec mája 2013.

(balky)
Foto: autor

Robotníci nastavujú správne výškové aj smerové sklony armatúry pevných jazdných dráh 2. koľaje.



Práce na sekundárnom ostení aj klenbe tunela sú ukončené, v tuneli je realizovaná betonáž monolitickéj nosnej železobetónovej dosky.



V bežonovom chodníku vybudoval zhotoviteľ okrem multikanála a elektrošachiet aj požiarly vodovod, ktorý je na oboch koncoch tunela zaústeny do požiarly nádrží.



Po obložení zárubnej steny kamennými kvádrmi stavebný ruch na severnom portáli stíchol. Práce sa presunuli do hĺbky tunela.



Podporu koľajnic netvorí klasické podvaly uložené v koľajovom štrkovom lôžku, ale bežonová doska. Navrhnutá bola z dôvodu trvanlivosti a fixácie polohy koľaje a jej minimálnej údržby v prevádzke.

Výkony dopravcov v roku 2011 klesli

Nezadržateľne sme opäť začali ukrajovať prvé dni nového roka a samozrejme je potrebné bilancovať rok uplynulý, rok 2011. Z pohľadu core biznisu (hlavnej činnosti ŽSR, ktorou je poskytovanie železničnej infraštruktúry pre dopravné služby dopravcov), bol uplynulý rok výnimočný aj novým systémom spoplatňovania používania železničnej infraštruktúry (ŽI). Aké teda boli v uplynulom roku výkony vo vlakovej doprave a aké tržby z týchto výkonov ŽSR dosiahli, to nám v stručnosti priblíži nasledujúci príspevok, ktorý sme pripravili s Odborom obchodu GR ŽSR.

Nový systém spoplatňovania ŽI a zníženie cien pre užívateľov

Podľa OECD a jej porovnaní priemerných cien za 1 vlkm v krajinách EÚ patrilo Slovensko k najdrahším krajinám v Európe (v nákladnej doprave priemerne až cca 10 €/1 vlkm). Aj vzhľadom k postupu EK voči SR v danej oblasti bol s účinnosťou od 1. januára 2011 v ŽSR zavedený nový systém spoplatňovania ŽI (na základe cenových výnosov URŽD), vďaka ktorému sa očakávalo jej zlacnenie, a to o 10 % v osobnej a o 50% v nákladnej doprave. Týmto krokom sa Slovensko malo zaradiť na priaznivejšie pozície a predovšetkým v porovnaní s okolitými krajinami mať cenovo konkurencieschopnú železničnú infraštruktúru.

Spoplatnenia ŽI od roku 2011 sú určované ako maximálne regulované úhrady za prístup k železničnej

objednanie, pripočítané aj úhrady za doplnkové služby ŽI, ktoré sú už cenami deregulovanými (posun a technická kancelária).

Priemerný percentuálny podiel jednotlivých zložiek úhrad za ŽI z realizovaných výkonov a tržieb za ne v roku 2011 zobrazujú stĺpcové grafy.

Ak dáme do vyváženého porovnania skutočne re-

úrovni 1,72 €/ 1 vlkm a 4,02 €/ 1 vlkm v ND.

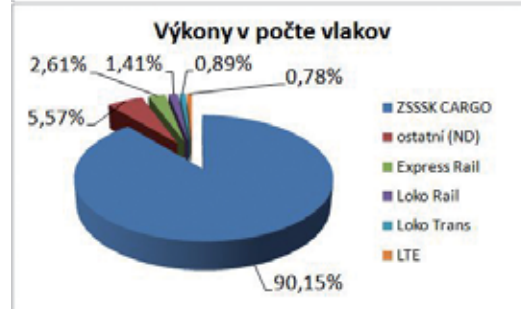
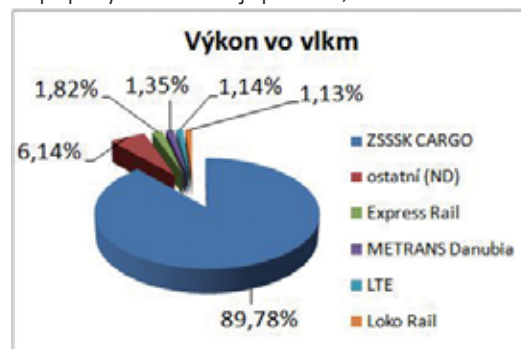
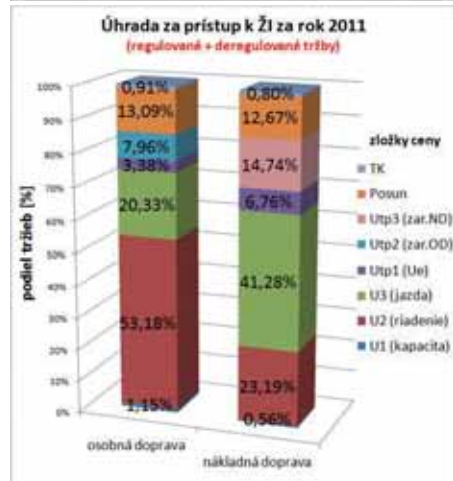
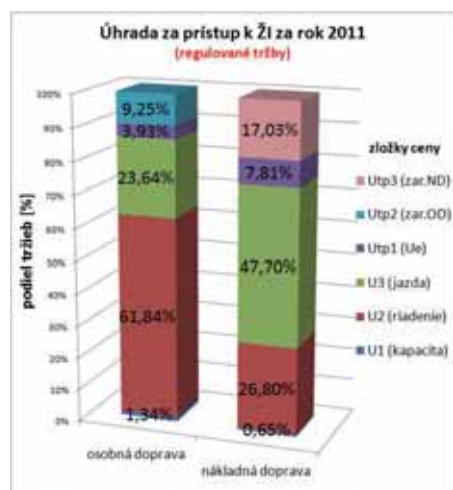
Dopravcovia

V priebehu uplynulého roka dostalo zmluvu o prístupe k ŽI ďalších 5 dopravcov. Ku koncu roka 2011 evidujeme v sieti ŽSR celkom 38 dopravcov, z ktorých dvaja majú zmluvu len na prevádzkovanie osobnej dopravy, 34 dopravcov len nákladnej dopravy a 2 majú zmluvu na prevádzkovanie osobnej i nákladnej dopravy. Reálne v roku 2011 realizovalo výkony v sieti ŽSR celkovo 34 dopravcov. Presný zoznam dopravcov je uvedený na stránke www.zsr.sk v časti Železničná dopravná cesta -> Marketing -> Dopravcovia.

Grafikon vlakovej dopravy

Celoročný GVD disponoval celkom so 4610 trasami vlakov (2224 trás v OD, 2386 trás v ND), pričom dopravcami bolo objednaných celkom 3459 trás (1880 v OD, 1579 trás v ND). Zvyšných 1151 trás (344 trás pre OD, 807 trás pre ND) tvorili tzv. ponukové (voľné) trasy.

I napriek zdanlivo značnému počtu trás v GVD museli byť požiadavky na mimoriadne prepravy realizované aj operatívne, kanceláriou



alizované výkony a dosiahnuté tržby za použitie ŽI v roku 2010 s rokom 2011, resp. starého a nového systému spoplatnenia, dostávame skutočný obraz o naplnení očakávaní, a to zlacnenie použitia slovenskej ŽI v osobnej doprave o 20,96% a v nákladnej doprave o 61,98 %. Tieto výsledky sú pre dopravcov zrejme nad očakávania. Priemerná cena bez doplnkových služieb v OD činí 1,48 €/ 1 vlkm, v ND činí 3,47 €/ 1 vlkm, s doplnkovými službami (posun a TK) sa priemerná cena pohybuje v OD na

OSS a dispečerským aparátom (DA). Počas uplynulého roka bolo kanceláriou OSS a DA spracovaných na mimoriadne „ad hoc“ vlaky 6642 požiadaviek v OD a 9469 požiadaviek v ND, čo v porovnaní s rokom 2010 predstavuje neustále pokračujúci rastový trend (nárast o cca 87%).

v nákladnej aj osobnej doprave

Celoročné plnenie GVD v osobnej doprave v roku 2011 dosiahlo úroveň 95,94%, t.j. limit 94,00% daný MDVRR SR bol splnený.

Výkony dopravcov

V roku 2011 v osobnej doprave realizoval výkony de facto len jeden dopravca, a to v rozsahu 31,138 mil. vlkm, čo je oproti roku 2010 pokles o 2,35%. Nákladnú dopravu realizovalo v uplynulom roku 32 dopravcov, a to v rozsahu 14,251 mil. vlkm (oproti roku 2010 pokles o 1,88%) a v rozsahu 18 019 mil. hrčkm (oproti roku 2010 pokles o 1,16%). Zastúpenie najväčších výkonov dopravcov v nákladnej doprave v rámci roku 2011 približujú koláčové grafy.

Tržby z úhrad za použitie ŽI

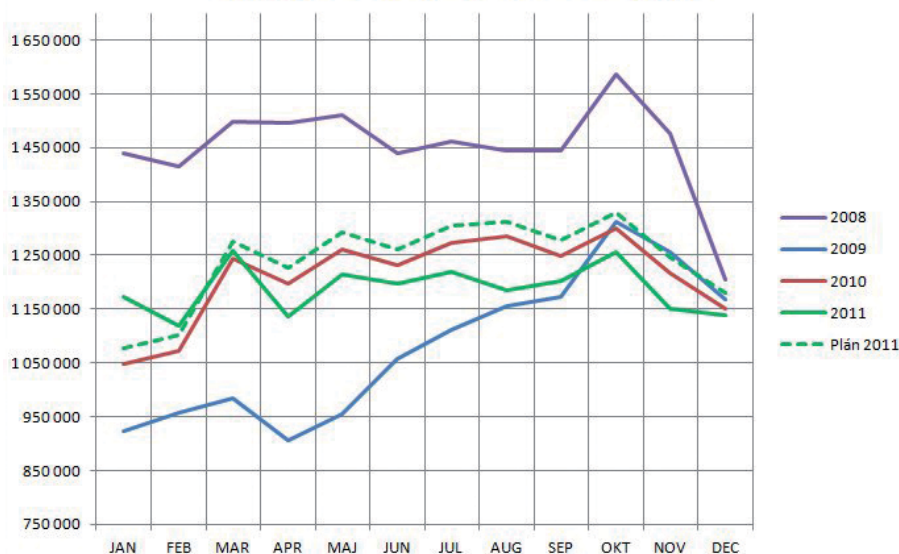
Pre rok 2011 boli v osobnej doprave plánované tržby za použitie ŽI v celkovej výške 45,953 mil. €, pričom skutočné tržby dosiahli úroveň 46,044 mil. €, čo je 0,20 % nad plán. V nákladnej doprave boli tržby plánované vo výške 49,986 mil. €, pričom v skutočnosti dosiahli úroveň 49,527 mil. €, čo znamená 0,92% pod plán. Celkové plnenie plánu tržieb z úhrad za použitie ŽI v roku 2011 voči skutočne dosiahnutým tržbám predstavuje úroveň 99,61%.

Hlavné faktory ovplyvňujúce dopravné výkony

Výkony a tržby v osobnej doprave boli poznačené mimoriadnou zmenou od 1. mája 2011, v ktorej bol redukovaný rozsah osobnej dopravy o 1,042 mil. vlkm. S touto neočakávanou zmenou sa pri plánovaní výkonov pre rok 2011 preto ani neuvažovalo, a tak tento prepád, ktorý bol na úrovni cca 1,3 mil. EUR, mal negatívny dopad na tržby za použitie ŽI. Tržby za použitie ŽI nekopirovali prepád dopravných výkonov vo vlkm aj vzhľadom k ich vyššej závislosti na tom, ako sú vlaky ťažké, čo je majoritne závislé na hrčkm. Medziročne v GVD v osobnej železničnej doprave nedošlo k významnej zmene v zložení jednotlivých vlakov, a to aj napriek k nasadeniu nových poschodových súprav (elektrických jednotiek, push-pull jednotiek a nových motorových jednotiek). Redukcia kľúčovo postihla vlaky na regio-nálnych a vedľajších tratiach. Výkony vo vlkm v osobnej doprave od roku 2008 počas roku sú v grafe.



Výkony v nákladnej doprave vo vlkm



Nákladná preprava a doprava je na Slovensku významne ovplyvňovaná hutníckym a petrochemickým priemyslom doma i v okolitých krajinách a to so závislosťou spolu až na úrovni cca 75% na všetkom prepravenom tovare v SR po železnici. Práve medziročná znížená produkcia ocele v SR v roku 2011 oproti roku 2010 mala významný dopad na dopravné výkony v sieti ŽSR, a to tak v dovoze surovín, ako aj vo vývoze hotovej produkcie. Dopravné výkony po železnici pre ostatné sektory hospodárstva (energetika, stavebníctvo, drevárska výroba, potravinársky ako aj automobilový priemysel) boli medziročne približne na rovnakej úrovni. Medziročný prepád dopravných výkonov v nákladnej doprave vo vlkm bol spôsobený aj redukciami manipulačných vlakov u najväčšieho dopravcu a aj mierne nižším počtom vlakov kombinovanej dopravy v sieti ŽSR (reálne kontajnerových vlakov). Výkony vo vlkm a v nákladnej doprave od roku 2008 počas roku sú v grafoch.

- Výpadok tržieb za použitie ŽI v nákladnej doprave bol vyšší, ako sme očakávali a bol spôsobený predovšetkým výpadkom ťažkých vlakov (rudných vlakov a vlakov s petroché-

miou) na dlhé vzdialenosti (viac ako 200 km). Tržby za použitie ŽI sú z viac ako 55% závislé na hmotnosti vlakov a táto citlivosť sa prejavila na výpadku očakávaných tržieb v nákladnej doprave, a to približne na úrovni 0,46 mil. EUR,- dopĺňa informácie Ing. Ján Simčo, Phd. riaditeľ odboru obchodu GR ŽSR.

Očakávania boli vyššie

- Celkovo sme v roku 2011 očakávali vyššie dopravné výkony v celej sieti ŽSR, a to predovšetkým v nákladnej doprave, kde sa výrazné zníženie cien za použitie železničnej infraštruktúry významne neprejavilo na dodatočných výkonoch a výnosoch,- konštatuje Ing. Ján Simčo, PhD.

Celý nový systém spoplatňovania ŽI je z nákladového hľadiska pre dopravcov optimálny pre realizáciu dlhých tranzitov cez územie SR (sever - juh aj východ - západ obojsmerne). Predpokladá sa, že uvedené sa postupne prejaví v nasledujúcich rokoch. Poplatok za ŽI bol dlhodobý (najmä v nákladnej doprave) kritizovaný (aj z úrovne EK) ako hlavná bariéra pre realizáciu prepravy tovaru po železnici a ako jedna z rozhodujúcich nákladových položiek dopravcov (priemerne 40% z priamych nákladov na prepravu z A do B). **- Celkové zníženie spoplatnenia PŽI o viac ako 60% znamená možnosť uplatniť flexibilnú cenotvorbu a byť konkurencieschopným predovšetkým voči cestnej nákladnej preprave,-** hovorí riaditeľ odboru obchodu.

Ani v roku 2012 sa nepredpokladá, aby sa podiely cestnej a železničnej nákladnej dopravy v tonách a čistých tonokilometroch (na celkovom prepravnom trhu v SR) významne zmenili. Po ceste je prepravovaných stále cca 3,5 násobne viac tovaru ako po železnici, čo je významný priestor pre navyšovanie objemov po železnici.

(sch)

Odbor obchodu GR ŽSR



2025



2022

JANUÁR

Pondelok 2 9 16 23 30
Utorok 3 10 17 24 31
Streda 4 11 18 25
Štvrtok 5 12 19 26
Piatok 6 13 20 27
Sobota 7 14 21 28
Nedeľa 1 8 15 22 29

FEBRUÁR

6 13 20 27
7 14 21 28
8 15 22 29
9 16 23
10 17 24
11 18 25
12 19 26

MAREC

5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
8 15 22 29
9 16 23 30
10 17 24 31
11 18 25

APRIL

2 9 16 23 30
3 10 17 24
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
8 15 22 29

MÁJ

7 14 21 28
8 15 22 29
9 16 23 30
10 17 24 31
11 18 25
12 19 26
13 20 27

JÚN

4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
8 15 22 29
9 16 23 30
10 17 24

JÚL

2 9 16 23 30
3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
8 15 22 29

AUGUST

6 13 20 27
7 14 21 28
8 15 22 29
9 16 23 30
10 17 24 31
11 18 25
12 19 26

SEPTEMBER

3 10 17 24
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
8 15 22 29
9 16 23 30

OKTÓBER

1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28

NOVEMBER

5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
8 15 22 29
9 16 23 30
10 17 24
11 18 25

DECEMBER

3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28
8 15 22 29
9 16 23 30

ÚIVP radí

NU C3 – Chyba signalizácie

Komentár k článku 90 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky a k článkom 32, 46 a 63 predpisu ŽSR Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti

V bežnej železničnej prevádzke sa mimo štandardných situácií vyskytnú aj tie, ktorým hovoríme neštandardné alebo sporadické, ktoré nie sú časté, ale ktoré prevádzkoví zamestnanci musia riešiť v zmysle predpisových ustanovení služobných predpisov a nie tzv. improvizáciou, čo by mohlo mať vplyv na možný vznik nehody alebo mimoriadnej udalosti.

Jednu takú situáciu z kategórie neštandardných si popíšeme v nasledujúcich riadkoch tohto príspevku. K železničnej stanici sa blíži nákladný vlak, ktorý má postavenú vlakovú cestu na prvú staničnú koľaj (obr. 1). Keď rušňovodič s idúcim vlakom prejde okolo predzvesti vchodového návěstidla (nachádza sa v prvom približovacom úseku), výpravca sa rozhodne zmeniť vchodovú koľaj (napr. nevychádza mu križovanie) a postavený vchod na prvú staničnú koľaj zruší (obr. 2). Rušňovodičovi sa s idúcim vlakom pred vchodovým návěstidlom zastaviť nepodarí (vlak nie je bicykel) a prejde popri tomto návěstidle, na ktorom je už návestená návěst STOJ (obr. 3).

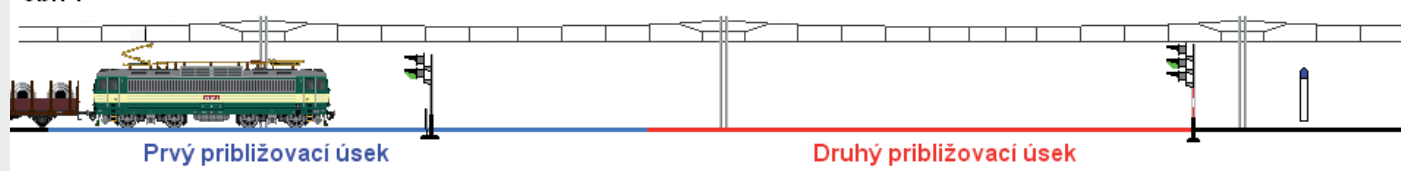
Otázka: Je výsledok tohto neuváženeho postupu zo strany výpravcu považovaný za nehodu (výpravca nekonal v súlade s predpisovými ustanoveniami, pretože porušil čl. 90 Z1 Pravidiel železničnej prevádzky), alebo ide o prevádzkovú poruchu D4 – Porucha zariadenia infraštruktúry?

Po odborných konzultáciách s garantom predpisu Z17 (D17) Nehody a mimoriadne udalosti možno dôjsť k nasledovnému vysvetleniu hore uvedeného dopravného problému. Výsledok tohto postupu zo strany výpravcu nemôže byť považovaný za mimoriadnu udalosť D4 – Porucha zariadenia infraštruktúry, pretože nejde o poruchu zabezpečovacieho zariadenia, ale o nesprávny postup zo strany zamestnanca prevádzkovateľa dráhy. Pre posudzovanie vážnych a menších nehôd platia rovnaké zásady tak pre incidenty, ako aj naopak. V tejto súvislosti je v článku 32 predpisu ŽSR Z17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti uvedené, že pri nehodách je rozhodujúci prvotný následok a pri incidentoch príčina. V uvedenom prípade prejedenie návěstí zakazujúcej jazdy bolo

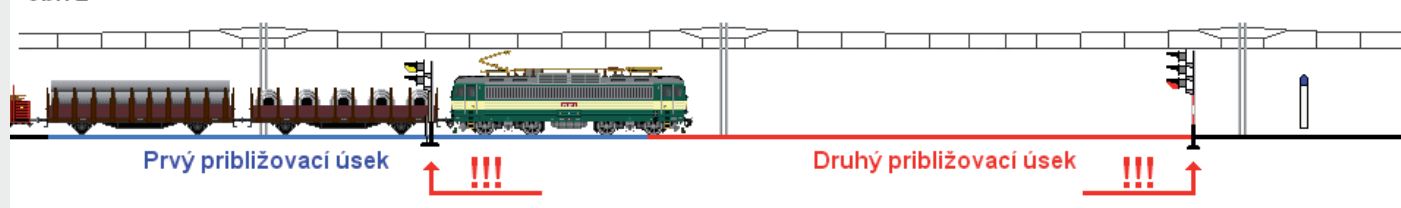
z toho dôvodu, že rušňovodič nebol včas informovaný o potrebe zastaviť, resp. bol informovaný, že môže pokračovať v jazde. V danom prípade došlo k stavu, ktorý umožnil vznik nesprávnej informácie o svietení návestnej žiarovky predzvesti vchodového návěstidla, v zmysle článku 63 predpisu Z17 (D17) Nehody a mimoriadne udalosti (nič nemení na skutočnosti, že to zaviniť výpravca nesprávnym postupom pri riešení dopravnej situácie), preto pôjde o nehodu C3 – Chyba signalizácie. V súvislosti s touto uvedenou dopravnou situáciou je potrebné podotknúť, že pokiaľ by výpravca zmenil návěst vchodového návěstidla v súlade s článkom 90 predpisu Z1 Pravidiel železničnej prevádzky (prípady ohrozenia jazdy vlaku), nepôjde o žiadnu nehodu ani incident (platí článok 46 predpisu Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti) a celá táto situácia sa bude posudzovať ako následok pôvodnej udalosti, pre ktorú musel výpravca postupovať už podľa spomenutého článku 90 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky.

Bc. Emil CHLEBNIČAN

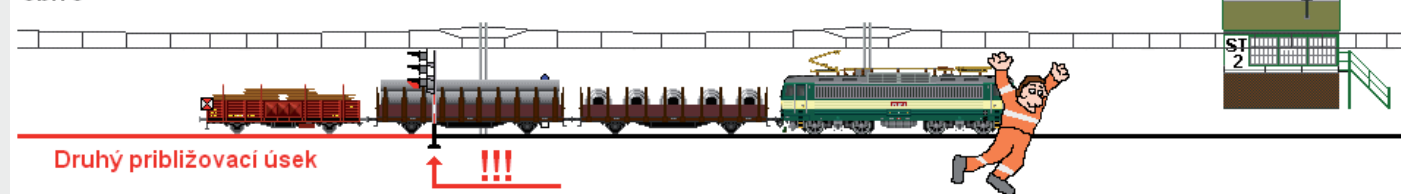
obr. 1



obr. 2



obr. 3



Na prelome rokov sa elektronickou poštou šírila tarifa IC vlakov, ktorá mnohých nemilo zaskočila. S nevôľou je vnímaný najmä rozdiel cenových kategórií medzi zamestnancami ŽSR a Železničnej spoločnosti a.s. Takisto sa viacerí pozastavili aj nad cenníkom lôžkových lístkov. Železničiar stojí lôžko o 2 eurá viac ako bežného cestujúceho. Prečo? Opýtali sme sa Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s..

Od 1. januára 2012 nie je prevádzka IC vlakov na trati Bratislava – Košice dotovaná štátom a musí byť plne krytá výnosmi z cestovného. Preto boli obmedzené výhody a zaviedlo sa tzv. globálne cestovné aj pre držiteľov režijných preukazov, ktoré reflektuje na podmienky prepravného trhu. Zahŕňa prepravné, IC príplatok aj miestenku a je postavené na princípe ponuky a dopytu s možnosťou niž-

šej ceny pri skoršom nákupe a voľnej prepravnej kapacity. Vyššie doplatky zamestnancov ŽSR je však potrebné vnímať aj v kontexte šetrenia nákladov osobného dopravníka. Mnohí na služobných cestách využívali režijné preukazy, neúčtovali si cestovné a šetrili vlastné vnútropodnikové náklady. Vozili sa takpovediac na účet ZSSK. Režijné výhody zamestnancom ŽSR ale naďalej platia

v ostatných vlakoch tak, ako doposiaľ.

S prepravou vlakom je úzko spätá aj ponuka lôžok. Táto služba bola v minulosti vysoko stratová. Doplatok 2 eurá pre držiteľov železničných preukazov možno chápať ako kompenzáciu absencie cestovného z dôvodu nízkeho počtu miest vo vozni. Zmenou cenovej politiky ZSSK očakáva vyrovnaný hospodársky výsledok tohto segmentu.

O prepúšťaní v Žiline

Prepúšťanie je pre železničiarov nočnou morou už dlhšie obdobie. Kým väčšia vlna odchádzajúcich zamestnancov súvisela s revitalizáciou, počty zamestnancov sa na jednotlivých pracoviskách môžu meniť aj v súčasnosti, no tie vyplývajú z celkom iných dôvodov. Nedávno odznel v médiách príspevok o prepúšťaní posunovačov v Žiline. Na problém, v ktorom sa posunovači podľa ich slov ocitli neinformovaní a hlavne neistí, sme sa pozreli aj my.

Tak ako na každý problém aj na tento sa treba pozerať komplexne. Preto netreba ani v tomto prípade hľadať pravdu len na jednej strane. Tá býva vždy niekde medzi tým. Žiaľ, ale aj chvalabohu doba sa posúva dopredu, modernizácii sa preto neubránime. Opatrenia, ktoré so sebou však prináša sú zväčša spojené s ľuďmi, vykonávateľmi určitých prác. A tak je to aj v prípade posunovačov zo ŽST Žilina. Keďže bola vybudovaná nová železničná stanica Žilina - Teplička, ktorá preberie celú vlakovú trať zo železničnej stanice Žilina a stanice Varín, optimalizácia posunovačov ako aj vedúcich posunu, signalistov, dozorcov výhybiek, výhybkárov, tranzitárov, tranzitárov doplnkových služieb a robotníkov v doprave je viac ako logická. Tento fakt veľmi dobre chápu aj samotní zamestnanci, o prácu však nechce prísť žiaden z nich. - **V železničnej stanici Žilina bude zrušených 179 miest**

a v Žiline - Teplička bude zriadených 113 nových typových pozícií a ďalších 11 v odvetví OZT. Nadbytočným zamestnancom budú taktiež ponúkané voľné miesta na pracoviskách sekcií ŽTS, OZT a EE, ak budú spĺňať predpísané vzdelanie, - povedala k situácii prednostka sekcie LZ z OR Žilina Ing. Zuzana Kazdová.

Na OR Žilina bolo doručených 236 žiadostí zamestnancov o preloženie do ŽST Žilina- Teplička. Na ich posudzovanie bola zriadená komisia, ktorá sa na základe stanovených kritérií zaoberala individuálne každou z nich, čo bolo aj časovo veľmi náročné. Informácie ohľadne prepúšťania sú veľmi citlivé, podliehajú zákonným a administratívnym postupom, o ktorých zamestnanci nemajú často ani tušenie.

Kvôli tomu potom vzniká napätá atmosféra, ktorá vyžaduje veľmi citlivú komunikáciu. Je pochopi-

teľné, že zamestnanci sa cítia ohrození a z toho vyplýva aj ich rozhorčenie. Na druhej strane však majú aj vedúci zamestnanci zviazané ruky.

Aj keď sa o tomto stave veľa hovorí, pohovory so zamestnancami začnú až od 13. februára. Doručovanie dohôd na skončenie pracovného pomeru a výpovede budú prebiehať od 13. februára do 31. marca.

Zamestnanci, ktorí budú súhlasiť so skončením PP dohodou, ukončia pracovný pomer najneskôr 31. marca a bude im vyplatené odstupné v zmysle platnej KZ ŽSR. Zamestnancom, ktorí nebudú súhlasiť so skončením PP dohodou, bude doručená výpoveď a budú končiť PP najneskôr 30. júna (podľa termínu doručenia výpovedí, začatia plynutia výpovednej doby a dĺžky výpovednej doby v zmysle ZP).

(ika)

Zimná súťaž!

Keďže aj medzi železničiarimi je veľa vyznávačov zimných športov, redakcia Ž semafor v spolupráci so spoločnosťou SNOW SKI pripravili súťaž o celodenné skipasy v Parku Snow Donovaly.

Súťažná otázka znie:

Koľko kilometrov zjazdových tratí má Park Snow Donovaly ?

Správne odpovede zasielajte na adresu redakcie do 15. februára.



„Kafemlejny“ boli jednoduché, ale spoľahlivé a obľúbené

Rušne radu 310.0

Výstavba železničných tratí v druhej polovici 19. a začiatkom 20. storočia na území Rakúsko - Uhorska poukázala na nedostatok rušňového parku. Rušne chýbali najmä na miestnych tratiach v Predlitavsku, ktoré boli väčšinou stavané pomocou súkromného kapitálu. Pre tento dopyt bola v roku 1878 navrhnutá a vyrobená nová rada rušňov označená u Rakúskych štátnych dráh číslom 97. Po roku 1918 boli u československých štátnych dráh preznačené na rad 310.0.

Išlo o veľmi vydarený typ rušňa. Pre svoju jednoduchosť bol v prevádzke spoľahlivý a veľmi obľúbený. Tento fakt potvrdzuje aj ich vyrobený počet - Rakúske štátne dráhy a súkromné dráhy mali spolu 255 kusov. Ako každý nový rušeň, tak aj tento si u rušňového personálu vyslúžili svoju prezývku - „kafemlejnek“, inšpirovanú vzhľadom a zvukom, ktorý rušeň vydával počas jazdy.



Rušeň 310.093 počas obsluhy vlečky cukrováru v Trenčianskej Teplej na začiatku 70. rokov 20. storočia.

Prvé rušne rady 310.0 boli vyrobené v rakúskej lokomotívke vo Viedenskom Novom Meste (Lokomotiv-Fabrik in Wiener Neustadt). Prvé dva kusy boli určené pre železničnú trať Valšov - Rýmaňov. Výroba rušňov sa neskôr rozšírila do spoločností Krauss & Co. Linz, Wiener Lokomotiv Fabrik Floridsdorf, Maschinen-Fabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft Wien (Strojárne Spoločnosti štátnych dráh vo Viedni), ale aj do První českomoravské továrny na stroje v Prahe. Ich výroba prebiehala nepretržite až do roku 1913.

Konštrukcia rušňa vychádzala z vnútorného plechového rámu uloženého na troch spriahnutých lúčových hnacích dvojkolesiach. Pre dosiahnutie potrebnej dĺžky ojnice bol rázvor medzi prvou spriahnutou a hnacou osou zväčšený na 1550 mm. Na rušni bol použitý vonkajší Allan-Trickov

rozvod. V prednej časti rámu boli osadené po bokoch dva parné valce s plochými posúvačmi. Parný stroj bol dvojčitý. Stanovište rušňovodča bolo do roku 1896 konštruované s podlahou pod úrovňou nárazníkov.



Rušeň 310.097 v Bratislave - Nivy počas prvej opravy do vystavovateľného stavu.

Novšie rušne už mali podlahu v úrovni hornej hrany nárazníkov. Kotol rušňa bol uložený tak, že jeho os bola vo výške 1750 mm nad temenom koľajnice. Na kotle bol prinitovaný jeden parný dóm, ktorý bol od roku 1897 zväčšený. Táto úprava tak zabezpečila skvalitnenie prevádzkových nárokov, ktoré boli požadované od rušňov v tej dobe. Za parným domom bol umiestnený piesočník, z ktorého piesok putoval rúrami pod kolesá hnacej osi. Komín rušňa bol u celej rady 310.0 baňatý. Po bokoch kotla mal rušeň umiestnené nitované vodné vane s obsahom od 3 do 4 m³ vody. Zásoby uhlia boli umiestnené na ľavej strane kotla pred stanovišťom rušňovodča. Menšia zásoba uhlia bola tiež umiestnená vnútri na zadnej stene stanovišťa. Rušeň si tak spolu viezol 1,5 m³ uhlia. Brzdenie rušňa zabezpečovala jednoduchá sacia brzda, niektoré rušne mali aj prestaviteľnú automatickú saciu brzdu. Samozrejmosťou bola brzda ručná. Priemerný výkon rušňa bol približne 230 kW, čo mu umožňovalo utiahnuť a zároveň aj parou vykúriť šesť dvojosových osobných vozňov.

Na Slovensku až po vojne

Rušne v období monarchie zabezpečovali vozbu najmä pre Rakúske štátne železnice. Na Slovensku sa začali objavovať až po roku 1918, kedy bola časť z nich presunutá z Čiech a Moravy. Dôvodom ich presunu boli následky prvej svetovej vojny, počas ktorej

ustupujúca maďarská armáda odviekla z územia Slovenska väčšinu rušňového parku. Po prvej svetovej vojne boli rušne rady 310.0 nasadzované tak na miestnych železničiach, ako aj na hlavných tratiach. V priebehu 30. rokov 20. stor. sa v súvislosti s príchodom oveľa výkonnejších strojov ich prevádzka obmedzila len na miestne železnice. Niektoré rušne ostávali v rušňových depách a železničných staniach, kde zabezpečovali miestny posun či služobnú dopravu pre zamestnancov. Tieto výkony boli aj ich poslednými v rámci ČSD. Viaceré rušne rady 310.0 boli predané rôznym podnikom pre potreby vlečkovej prevádzky, kde sa tiež pomerne dobre osvedčili. Poukazuje na to aj skutočnosť, že posledným prevádzkovaným rušňom tejto rady v Československu bol rušeň 310.093, ktorý do roku 1973 zabezpečoval pravidelnú obsluhu cukrovarníckej



310.097 v rušňovom depe Bratislava hlavné krátko pred odvezením na Rendez v roku 2006.

vlečky v Trenčianskej Teplej. Rad 310.0 tak od svojho vzniku vydržal v prevádzke úctyhodných 95 rokov.

Aj dnes sa s rušňami rady 310.0 môžeme stretnúť, ale už len v múzeách, na pomníkoch, alebo v čele historických vlakov. V Českej republike je zachovaných až 9 ruš-



Prvé práce na odstrojení rušňa 310.097 pred druhou veľkou opravou.

ňov, z toho sú dokonca tri prevádzkyschopné. Na Slovensku sa podarilo pre múzejné účely zachovať tri rušne radu 310.0.

bol prezentovaný ako vystavovateľný exponát na 9. zraze historických železničných vozidiel v rušňovom depe Bratislava východ.



Z rušňa 310.097 bolo počas opravy potrebné vyviazať aj dvojkoľesia. Stalo sa tak pomocou múzejných ručných travozových zdvihákov z 30. rokov 20. storočia.

Tri rušne 310.0 máme dodnes

Prvý...

Prvý z nich, označený 310.097, bol vyrobený v roku 1901 v Prvej českomoravskej továrni na stroje v Prahe-Libni. Jeho poslednou úlohou bol od roku 1960 posun v rušňovom depe Bratislava hlavné. Tu bol v roku



Po oprave sa stal rušeň 310.097 súčasťou expozície Železničného múzea Bratislava východ.

1968 zrušený ako posledný stroj radu 310.0 u ČSD. O jeho záchranu pred zošrotovaním sa zaslúžil vtedajší zámočník depa Karol Šramel. Ten vo voľnom čase v bývalej rušňovej remíze Bratislava-Nivy opravil rušeň do prezentovateľného stavu. Jeho dielo bolo dovŕšené v roku 1971, kedy bol rušeň osadený na pomník v rušňovom depe Bratislava hlavné a na krátky čas aj vystavený pred budovou bratislavskej hlavnej stanice. Koncom 90. rokov 20. storočia začal rušeň chátrať a v apríli 2006 bol prevezený do depozitára MDC nachádzajúcom sa v starom rušňovom depe Bratislava východ. Tu sa rozhodlo o jeho zreštaurovaní a v roku 2007

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

Dnes tento rušeň tvorí súčasť expozície Železničného múzea Bratislava východ.

Druhý...

Druhým zachráneným je rušeň 310.0107 vyrobený lokomotívkou Krauss & Co. v Linzi roku 1902. Do roku 1951 bol rušeň v správe ČSD. Po jeho vyradení bol predaný podniku Umělé hmoty Rybitví, odkiaľ bol v roku 1956 zaslaný na opravu v Nymburku. Posledným pôsobiskom rušňa 310.0107 bola vlečka Východoslovenských mlynov a cestovinární vo Veľkom Šariši. Tam bol rušeň prevádzkyschopný do roku 1966. Zaujímavosťou je, že rušeň až do konca svojej prevádzky mal zachovanú saciu brzdu. Od roku 1981 sa oň začala zaujímať skupinka nadšencov vedená docentom Križanom zastrešovaná



Dňa 7. 8. 1981 čakal rušeň 310.0107 na vlečke vo Veľkom Šariši na prevzatie do múzejných zbierok.

Fakultným výborom Socialistického zväzu mládeže Strojníckej fakulty na Slovenskej vysokej škole technickej. Rokovanie o prevzatí rušňa pre múzejné zachovanie prebiehalo od novembra 1981 a vyvrcholilo odo-



Rušeň 310.0107 sa nachádza v expozícii bratislavského múzea dopravy.

vzdáním a odvezením rušňa do Bratislavy dňa 15. septembra 1982. Dňa 8. novembra 1983 sa stal rušeň na základe bezplatného prevodu majetkom dnešného MDC. Reštaurátorské práce na rušni prebehli v rušňovom depe Leopoldov pod vedením pána Grajciara a v roku 2003 bol prevezený do areálu rušňového depa Bratislava východ. Dnes je rušeň vystavený v Múzeu dopravy pri bratislavskej hlavnej stanici.

Tretí...

Posledným z radu 310.0 nachádzajúcich sa v zbierkach MDC je rušeň 310.0123. Tento rušeň bol tiež vyrobený lokomotívkou Krauss & Co. v Linzi roku 1904. Jeho posledným pôsobiskom bolo rušňové depo Nové Zámky, kde bol v období rokov 1964 - 1966 vedený ako záloha dráhy. Pred zošrotovaním ho zachránila slávnostná udalosť - dodanie päťstého rušňa radu T 679.1, známeho ako „Sergej“, zo Sovietskeho zväzu, ktorá sa konala 18. mája 1973. Pri tejto



V rušňovom depe Nové Zámky stál dlhý čas na pomníku rušeň 310.0123.

príležitosti bol rušeň zakúrený a dokonca sa pohyboval aj vlastnou silou. Po tejto akcii bol rušeň osadený na pomník nachádzajúci sa v rušňovom depe. Nádejné pokusy na oživenie rušňa v Nových Zámkoch stroskotali, pretože sa na rušni ukázali skryté technické poruchy neumožňujúce pokračovanie v ďalšej oprave. V roku 2003 bol preto rušeň po častiach prevezený do depozitára Múzejno-dokumentáčného centra, kde sa podrobil konzervácii a čaká na svoje oživenie.

Mgr. Peter KALLO
Foto: archív MDC



FOTO HÁDANKA

RELAX



FOTO: Mirko DACEJ

Vy sa pýtate, my odpovedáme



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

Napište nám na adresu redakcie:

**Ž semafor
Štefánikova 60
Košice**

alebo zavolajte

tel.: **910 – 3203**

e-mail: **zsemafor@zsr.sk**

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na jednu z otázok, ktoré sme dostali doteraz, odpovedáme na strane 13. Na ostatné budeme odpovedať po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel.

Na anonymné otázky a neželezničné témy nebudeme reagovať.

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

Dnes naša otázka znie: **Viete, kde je to?**

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

Správna odpoveď na decembrovú fotohádku je: Železničné priestieň RUSKOV.

Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava: Marta ŽELINSKÁ z Michalians.

Blahoželáme!

				Pomoc: ančar, Ariel, pala, Manon	liehovina z ryže	na toto miesto	Energet. závod (skr.)	neposkytli	Pomoc: karp, Maur, Pašek, Samas	výplň okna	značka pier na ozdobné pismo	molybdén (zn.)	mesiac Urána	sklad obilia (zastar.)			
Vrchný sa pýta čašníka: - Čo napísal ten hosť do Knihy priani a sťažností? - Vlastne nič. Len tam vlepil... (dokončenie v tajničke).				bulharská panovníc. dynastia					babylon. boh Slnka								
				1													
				amerícium (zn.)			vialo								ink. príkaz (skr.)		
Jozef Vydroš	trieda (slang.)	opera J. Massenet	podmienk. spojka koncovka zdrobnelin			filmový zbojník kapor (rusky)					dĺžka života st. sloven. hokejista						
múdry stárec (kniž.)					kruhy					druh antilopy							
					praobyvatel' sev. Afriky					nástroj na štiepanie							
lesklý náter				rod lemurov					usadenina				smerom z vnútra	kridlo (odb.)			
				prítmie, šero					osobné zámeno								
typ rus. lietadiel (Antonov)			tropická hľuza množné číslo (skr.)					prítok Hornádu rímskych 49									
2																	
morušovitý strom						patriaca Alanke											

Cudzincov tu vnímajú ako plnú chodiacu peňaženku

(2. časť cestopisu Ľudevíta Kostova)

V Sýrii bez železnice...

Budík sme si nastavili na šiestu hodinu ráno, nakoľko bola pred nami dlhá cesta do Palmýry, nachádzajúcej sa hlboko v púšti (asi 200 km od hranice s Irakom). Okrem toho sme vedeli, že naša nasledujúca cesta povedie cez územie zmietané

nepokojmi. Čo sme však nevedeli, a kvôli informačnému embargu ani nemohli dopredu naplánovať, bol spôsob pohybu po Sýrii. Pre cestovanie je jednoznačne najdôležitejšie fungovanie verejnej dopravy. Vlaková doprava bola zastavená, čo sme už na naše nemilé prekvapenie zistili. Zostávali len autobusy, taxík alebo stopovanie. To by však veľmi narušilo plán cesty, ktorý sme mali značne nahustený, a museli by sme za zrieť niekoľkých pamiatok. Palmýra však stála za každé riziko. Už pri plánovaní cesty som si ju dal ako prioritu. Milanovou prioritou bol zase Crac de Chivaliers, ktorý mohol byť tiež danou situáciou ohrozený. Po skrom-

ných raňajkách sme opustili hotel a zamierili na autobusovú stanicu. To, čo sme predpokladali, sa aj naplnilo. Totiž cesta do Palmýry vedie cez mestá Hamu a Homs, pričom hlavne druhé menované je pre nás dôležitejšie. Krížia sa tu cesty smerujúce zo severu na juh do Damasku a z východu od Iraku na západ do Libanonu. Z domova sme mali informácie, že ohnisko nepokojov je v Hame. To nás neznepekajovalo, lebo tá sa dá obísť po diaľnici. Problém nastal, keď pri snahe kúpiť si lístok nám oznámili, že nepokoje v Hame boli potlačené a presunuli sa do Homsu. Z toho dôvodu autobus mesto obchádza. Po krátkom zvažovaní sme sa rozhodli, že pôjdeme do Damasku a odtiaľ sa pokúsime dostať do Palmýry. Spomínané riešenie prinášalo hlavne časovú stratu spojenú s 200 km zachádzkou. Pri nastupovaní do autobusu sme sa chceli ubezpečiť aj u šoféra, či naozaj dané mestá obchádza a stojí len v hlavnom meste. Homs sa nám potvrdil, ale do Hamy vraj zachádza. V tom okamihu sa nám rozsvietila iskrička nádeje, že by sme sa predsa len mohli do Palmýry dostať v stanovenom čase. Po príchode do Hamy nás zaviedol šoférov pomocník do kancelárie spoločnosti, ktorá prevádzkuje danú linku do Palmýry. Veľmi nás potešilo, keď nám povedali, že autobus bude odchádzať o hodinku. Po zakúpení lístkov (3,50 €/osoba) sme sa nalodili do staručkého autobusu značky Mercedes. Šofér postupne usadil cestujúcich na miesta. Veľmi ma zaujal jeden z ich zvykov vyznačujúci sa tým, že samostatne cestujúca žena nesmie sedieť vedľa cudzieho muža. Prisadnúť si môže len ďalšia žena alebo malé dieťa. Po menších zmätkoch zavinených spomínaným zvykom sme konečne vyrazili.

Cestu autobusom sme si poriadne užívali, avšak pred horúcim slnkom a teplotou šplhajúcou sa nad 40 stupňov, nás chránilo len pár ventilátorov.

Asi po pol hodine sme sa ocitli v meste plnom po uši vyzbrojených vojakov zastavujúcich autá, ktoré podrobovali prísnyh kontrolám. Na každej križo-



Zľava: Miloš, Milan, Ľudo, Lubo a v pozadí majestátny a nedobytný najväčší križiacky hrad Crac de Chevaliers

vatke boli vybudované pieskové bunkre, z ktorých vyfúkali hlavne guľometov. Z tohto sme usúdili, že sme v meste Homs. Pre turistov, okrem nás sme tu žiadnych nevideli, je to zakázaná zóna. Fotografovanie je tu prísne trestané. Zistil som to, keď som z autobusu spravil pár záberov guľometného hniezda a jeden z cestujúcich ma následne na to rázne upozornil. V tvárach miestnych sa číral strach a nikto sa určite nechcel kvôli nám dostať do problémov. Po krátkej prestávke sme nabrali kurz východ a opúšťali mesto Homs. Pohľad oknom na žltkasté budovy roztrúsené na veľkom priestore, ktoré miestami dopĺňala zeleň, vystriedal pohľad na tanky stojace na rohoch ulíc. Všade bolo veľa vojakov, čo v nás vyvolávalo stiesňujúci pocit. Vládol tu však poriadok a po nepokojoch nebolo ani stopy. Veľmi mi to pripomínalo zábery z vojnového Iraku, ktoré som poznal len z televízie.

Kontroly naberali na intenzite a po Palmýry sme ich absolvovali celkom štyri. Scenár bol vždy rovnaký. Do autobusu vošli vojaci so samopalmi a všetkým kontrolovali doklady. Ak mali nejaké podozrenie, tak nasledovali otázky alebo vystúpenie z autobusu. Napriek všetkému, čo sa v Hame a neskôr v Homse dialo, patria tieto mestá medzi najkrajšie v Sýrii.

VITAJTE V PALMÝRE

Po 153 kilometroch nehostinnou púšťou sa pred nami objavilo malé mesto, na kraji ktorého sa rozprestierala veľká oáza. Bola

to Palmýra (v preklade mesto paliem) – starobylé mesto, ktoré je pre domácich známe ako Tadmur. Už pre Rimanov sa stala strategickým miestom pri ich expanzii na východ. Plnila aj funkciu ochranného valu proti Peržanom. Vznik mesta sa datuje na 2. storočie n. l. a rozlohou zaberá bezmála 50 hektárov. Prechádzala tadeťo aj bájna Hodvábna cesta spájajúca východ so západom. Najväčší rozmach zažilo mesto okolo roku 130, keď bolo rímskou kolóniou a neskôr aj kráľovstvom. Keď sa však dostala k moci kráľovná Zenóbia, ktorá sa vzoprela Rímu, porazila rímske vojská a podmanila si celý Blízky východ, nasledoval pomalý úpadok mesta. Rimania odplatili porážku svojich vojsk a porazili Zenóbiu. Za neposlušnosť a vzoprenie sa Rímskej ríši bola Palmýra v roku 273 vypálená. Neskôr pripadlo mesto Arabom a následne ho postihlo aj veľké zemetrasenie.

Pri vystupovaní z klimatizovaného autobusu sme dostali poriadnu ranu, veď teploty tu prevyšovali 42 stupňov v tieni. Preto sme sa rýchlo premiestnili do hotela taxikom, kde sme si dopriali trochu odpočinku a relaxu. Po načerpaní nových síl sme sa zastavili na recepcii a s jedným taxikárom sme sa chceli dohodnúť, či by nás na druhý deň neodviezol až k libanonským hraniciam. Cesta bola nielen pre neho, ale aj pre nás nebezpečná. Opäť viedla cez zónu kontrolovanú vojakmi a pre turistov bol pohyb v nej zakázaný. Ak by sme boli novinári, mohol by sa dostať do veľkých nepríjemností. Nám však neostávalo nič iné, lebo do Homsu by nám lístky aj tak nepredali. Ak by sme sa tam nejakým zázrakom predsa len dostali, je vylúčené pokračovať ďalej na Crac de Chevalies a do Libanonu, lebo mini-autobusy na danej linke nepremávali. Museli by sme ísť len do Damasku a vypustiť z plánov najväčší križiacky hrad aj Libanon. Po menšom zjednávaní sme sa dohodli na cene 150 \$ a odchod



Palmýra ako na dlani, v pozadí sa rozprestiera veľká oáza.

sme stanovili na siedmu hodinu ráno.

Už nám nič nebránilo v ceste vychutnať si prehliadku starobylých rímskych ruín. Tu si treba dať pozor, nakoľko miestni vám všemožne budú ponúkať sprievodcov, ktorí sú úplnou náhodou ich rodina. Odvoz je tiež úplne zbytočný, starobylé ruiny sú vzdialené len niečo cez kilometer od začiatku mesta. Pomalou chôdzou najprv po asfaltovej, neskôr po kamením vykladanej ceste sme sa dostali priamo k ruinám. Všade naokolo bol rozpálený piesok, z ktorého vyrastajú už z diaľky viditeľné žlté stĺpy kolonády, chrámy a nad tým všetkým stojí na profíhlahom kopci mohutná pevnosť Qalaat Ibn Maan. Prehliadku sme začali pri Baalovom chráme, ktorý bol v tom čase uzavretý. Postupovali sme k vstupnej bráne, ktorá je veľmi fotogenická. Tvorí ju mohutná klenba, no zachovaná je len jedna stena. Prechodom bránou sme sa dostali na dlhú promenádu, ktorú lemuje stĺporadie vedúce až k malému divadlu. To bolo taktiež počas našej prehliadky uzavreté. Cez Agoru, ktorá slúžila ako tržnica, sme sa dostali k nádhernému Tetrápylonu. Pozostáva zo štyroch stĺpov, na ktorých sú badateľné zvyšky sôch. Tvorí stred mesta, akúsi križovatku. Spolu so vstupnou bránou je symbolom Palmýry. Postupným kľúčovaním medzi kamennými časťami stĺpov, ich podstavcami či pozostatkami základov starých objektov sme prišli k nádhernému chrámu Funerary Temple. Tu sme si dopriali odpočinok v chládku chrámových stien, veď každý dotyk lúčov poludňajšieho slnka nám uberal



Detailný záber na vstupnú bránu, v pozadí Baalov chrám Palmýra.

veľa síl. Nad chrámom sa týčia dva kopce, jeden je menší, na vzdialenejšom je postavená spomínaná pevnosť Qalaat Ibn Maan. Zozbieraním zvyškov posledných síl som sa s Milošom rozhodol vyškriabať aspoň na ten menší kopec. Prešli sme údolím hrobiek a o pár minút sme stáli na vrcholku, z ktorého sa nám naskytl prenádherný výhľad. Pod nami sme mali ako na dlani ruiny starobylého mesta a v jeho pozadí sa rozprestierala veľká oáza. Chrám boli z tejto výšky ako malé škatuľky a stĺpy by sa dali prirovnať k paličkám. Túto krásnu scenériu ešte viac podčiarklo zapadajúce slnko. Je len pár vecí, čo vás skutočne chytiť za srdce a táto bola jedna z nich. Po chvíľke sme zišli dole a pridali sa k chalanom. Medzičasom sa zotmelo a Palmýra ešte viac vynikla v žiare reflektorov. Nakoľko nám sily ubúdali, rozhodli sme sa vrátiť späť do hotela a prejdením popri malom chráme Baal Shamin sme uzavreli naše potulky ruinami. Nepokoje v Sýrii nám síce komplikovali pohyb po krajine, no našli sme aj výhody. Prehliadku tohto krásneho miesta

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

sme si mohli vychutnať v pokoji, veď sme tu boli úplne sami.

CRAC DE CHEVALIERS

Ráno nám budík zazvonil o šiestej. Po rannej hygieny a raňajkách sme sa rozlúčili na recepcii a nasadli do pripraveného taxíka. Vyrazili sme v dohodnutom čase, ešte som sa poslednýkrát obzrel na „perlu púšte“ a už sme uháňali smerom k najväčšiemu križiackemu hradu s názvom Crac de Chevaliers. Asi po hodine jazdy nás zastavila hliadka. Pýtala si naše pasy. Uvedomovali sme si, že presun taxíkom je veľmi nebezpečný. Mohli nás predsa považovať za novinárov, ktorí sa chcú dostať do zakázaných oblastí. Vysvetľovať im, prečo sa premiestňujeme



Centrum Tripoli Libanon.

taxíkom, a nie autobusom by bolo nesmierne ťažké. Kontrola však dopadla dobre a najväčší kameň zo srdca odpadol práve nášmu šoférovi. On totiž zodpovedá za to, koho v aute prepravuje. Homs sme teraz obišli po obchvate a asi po 30 km sme uvideli na kopci majestátny hrad. Cesta k nemu je kľukatá, úzka a po stranách lemovaná domčekmi. Niečo po deviatej sme zastavili pred vchodom do hradu na malom nádvorí. S taxikárom sme sa dohodli, že sa o dve hodinky vrátíme.

A tak sme sa vydali na potulky po úchvatnom diele križiakov. Prvá zmienka o pevnosti je z roku 1031. Človeka v prvej chvíli ohúria hlavne mohutné hradby, ktoré odolali takým veľikánom ako Nur ad-Din, či slávnemu Šaladínovi. Nad hradbami sa týčia 13 veží, z ktorých jedna bola pozorovateľňa ako aj strážna veža. Zaujímavosťou je fakt, že hrad nebol nikdy dobytý. Križiaci sa ho jednoducho vzdali v čase, keď bol Jeruzalem dobytý armádou islamu a tá pochodovala na hrad. Z kopca, na ktorom je hrad postavený, je nádherný pohľad na okolitú krajinu. Na jeho úbočí je veľké množstvo domov. V porovnaní s Palmýrou krajina už nepôsobí tak nehostinne. Keď sa človek zahľadí, uvidí aj neďalekú libanonskú hranicu. Po prehliadke sme nasadli do auta. Cieľom bol hraničný prechod s Libanonom.

LIBANON a dvojité colnice

Hneď po príchode na hranicu a vystúpení z taxíka sme sa poďakovali nášmu sprievodcovi a ani sme sa poriadne nestihli rozhladať, už sme boli obkolesení miestnymi domorodcami. Tí nás dovedli k búdkke, kde sedeli dvaja muži. Vedeli sme, že nás čaká pasová kontrola a s ňou spojené i zaplatenie výstupného poplatku, ktorý predstavoval 10 \$. Skontrolovali nám pasy a vypýtali si od nás 12 \$, čo nás trochu prekvapilo. Nevenovali sme však tomu

pozornosť, keďže informácie sme mali len z internetu a poplatky sa mohli zmeniť. Vypísali nám výstupné tlačivá, samozrejme po arabsky, takže sme vôbec nevedeli, čo je na nich uvedené. Ďalej sme pokračovali pešo. Asi po kilometri sa pred nami objavila skutočná colnica s mužmi v bielych uniformách a množstvom ďalších ľudí. Začali sme tušiť, že sme boli podvedení, čo sa nám po vstupe do haly aj potvrdilo. Hneď, ako nás colníci uvideli, sme boli vyčlenení z davu a priradení k samostatnému okienku. Tu nám dali čisté tlačivá, ktoré sme mali vypísať. My sme im na oplátku ukázali tie, ktoré sme dostali pred chvíľou a ktoré nám „milí“ páni pomohli aj vypísať. Ukázalo sa, že ide o podvrh a tlačivá boli vystavené na akéhosi Achmeda, Abdula a podobne. V mysli sme sa už rozlúčili s 12 \$, keď k nám zrazu pristúpil colník a zavolať jedného z nás, aby išiel s ním. Privolať si na pomoc aj dvoch kolegov a vybrali sa za miestnymi „podnikateľmi“. Veľkú nádej som však tomu nedával, mohli zbalíť krám a odísť. Pani šťastena stála opäť pri nás a „údajní colníci“ boli presne na tom istom mieste, kde sme ich naposledy videli. Dostalo sa im značnej kázně od polície a so sklopenými hlavami nám vrátili peniaze. Dotyčný colník nás síce prosil, aby sme nikde o tejto situácii nehovorili, no nemohol som to nespomenúť a jeho snahu pomôcť nám si veľmi vážim.

Po všetkých výstupných formalitách sme sa pešo presúvali medzihraničným pásmom k libanonskej hranici. Cestou nás oslovovalo veľa domorodcov, ktorí nám ponúkali zamenenie peňazí či odvoz taxíkom. Keď sme sa nechytali, tak vyťahli iné „zbrane“. Najprv nás zdvorilo oslovili, ponúkli čaj a spýtali sa, odkiaľ sme. Vzápätí nasledovali také „žvásty“ ako – jeho otec študoval na Slovensku naftárčinu a jeho syn nás môže povodiť po okolí – samozrejme nie zadarmo. Popríklad budú chcieť urobiť dáku výmenu, napríklad čiapky. Čerešničkou na torte bolo, keď nám chcel jeden „pomôcť“ tým spôsobom, že nám zoberie naše pasy a vybaví za nás vstupné formality a všetko s tým spojené. Po 20 minútach chôdze sme dorazili na libanonskú hranicu. Aj tu nás hneď vyčlenili z davu miestnych a zaviedli do klimatizovanej miestnosti, kde sme boli sami a v pokoji sme mohli vypísať vstupné tlačivá. O príjemnú náladu sa postaral jeden z colníkov, keď začal obštréľovať gumičkou svojho kolegu, ktorý akurát zadával naše údaje do počítača. Vybavením formalít sme mohli opustiť colnicu a začať hľadať odvoz do Tripolisu. Taxikári nám ponúkali svoje služby za 25 – 30 tisíc LEB (kurz 1€ = 2500 LEB), čo sa nám zdalo trochu priveľa. Oslovili sme aj jedného pána, čo vlastnil stánok s občerstvením, no ani ten nechcel spustiť na 20 tis. Tak som sa rozhodol hľadať ďalej a prešiel som na opačnú stranu cesty. Tu sa mi podarilo dohodnúť sa s druhým na prijateľnej cene, no ani neviem ako, zjavil sa tam môj „starý známy“ – predavač zo stánku s občerstvením, ktorý len niečo zamrmľal na kolegu a ten razom zmenil názor. Pobehol som preto ďalej a zastavil starý mercedes. So šoférom som sa zjednal na cene 20 tisíc za odvoz.

Pokračovanie nabadúce...



Tvár ŽSR

Vyhlasujeme 8. ročník súťaže Tvár ŽSR!

Spomienky finalistov súťaže Tvár ŽSR 2011 ešte nevybledli a Ž semafor opäť ponúka možnosť zúčastniť sa ďalšieho ročníka obľúbenej súťaže. Finále 7. ročníka sa nieslo v znamení tanečných krokov, ale aj adrenalínu – v znamení športových disciplín. Podstatné však bolo, že sa v Strečne stretlo 12 odvážnych žien a mužov zo železničarskej branže. Každý s inou funkciou a povahou, z rôznych pracovísk, rôznych kútov Slovenska, ale všetci so spoločným menovateľom – železnica.

Aj vlnajšie finále a finalisti nás opäť utvrdili, že súťaž má zmysel a že pre skvelých ľudí pracujúcich na železnici je dobré organizovať aj takéto mimopracovné akcie. Nadobudnuté poznatky a skúsenosti nám jednoducho nedovolia prerušiť tradíciu a nepokračovať v ďalšom ročníku.

Ôsmy ročník súťaže Tvár ŽSR 2012 začína!

Milé kolegyně, kolegovia, železničari, neváhajte a prihláste sa!

Ak uvažujete nad svojou účasťou v súťaži a neviete sa rozhodnúť, prelistujte si minuloročné čísla Ž semaforu. Predstavovali sme jednotlivých súťažiacich, zverejnili ich fotografie vo finálovej premene vizáže. Možno vás ich odvaha a zážitky z finále a ďalších stretnutí presvedčia. S finalistami jednotlivých ročníkov sme v pravidelnom kontakte. Organizujeme rôzne stretnutia. Mnohí s redakciou spolupracujú aj pri tvorbe čísel Ž semaforu. Spomenieme aspoň Martina Čecha, Jožka Mačaja, ktorí sú našimi dopisovateľmi a často zachytia pri svojej práci zaujímavé veci svojím fotoobjektívom a my ich príspevky radi zverejňujeme. Na minuloročnej oslave Dňa železničiarov sa finalisti z rôznych ročníkov stali modelkami a modelmi nových uniforiem. Mirko Dacej, Viliam Matuška boli autormi obálky časopisu, šikovné finalistky zase vo vianočnom čísle ukázali vlastnú tvorbu a prezradili svoje zaujímavé záľuby. Prostredníctvom týchto ľudí spoznávame často aj pracoviská a ľudí, kam by sme sa možno nikdy z redakcie nevybrali. Ich účasť v súťaži je tak aj akýmsi poslaním, kedy sú takpovediac veľvyslancami svojho pracoviska.

Súťaž je určená pre všetkých zamestnancov, pre ženy aj mužov a jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR.

Prihláste sa do súťaže, alebo prihláste svojich spolupracovníkov. Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu alebo kolegu, ktorí sú sympatickí, zaujímaví, možno niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na veku a funkcii nezáleží.



Podmienky a pravidlá súťaže!

*** Tvár ŽSR 2012 bude trvať od 1. februára do 1. augusta!**

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

Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslať svoju fotografiu a odpovede na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Čo vás viedlo k tomu stať sa železničiarom/kou?
3. Ako trávite svoj voľný čas? Vaše záľuby?
4. Čo očakávate od svojej účasti v súťaži?



Vyhrali ste?

Dnes sme vyhlásili ôsmy ročník súťaže Tvár ŽSR a dlhujeme vám ešte čosi z toho predchádzajúceho. Sú to mená víhercov z výsledkov žrebovania spomedzi veľkého množstva hlasujúcich. Monika Šufliarská a Michal Kollár - víťazi čitateľskej súťaže siedmeho ročníka súťaže, boli známi už v októbri a koncom roka vyžrebovali z vyše päťtisíc hlasujúcich tieto mená: **Iveta Sitárová z OR Zvolen, Milan Pacanovský z SBI Košice a Iveta Krupárová zo SIP Strečno.** Víťazom gratulujeme a posielame malé darčeky!

Foto: ika