

# ŽELEZNIČNÝ **semafor**

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIV

MÁJ 2014

**Modernizácia v Trenčíne a Púchove  
v plnom prúde**

**V Trnave aj nové nástupištia**

**RENDEZ 2014**

**Tisovecká zubačka odštartovaná**





## EDITORIAL

## Dôležité informácie

V tomto ročnom období sa na pracovných cestách zvyknem kochať dožltá zaliatymi poľami repky olejnej alebo červenými makmi, mihotajúcimi sa za oknami vlaku.

Uvedomujem si, že nám rozkvitla nielen príroda, ale utešene nám začínajú „prekvitať“ aj investičné stavby. S každou rekonštrukciou železničnej infraštruktúry ale prichádzajú aj výluky a obmedzenia v doprave. Sú potrebné, pretože bez nich by sme sa nepohli dopredu, naša železničná sieť by po kvalitatívnej stránke stagnovala. Rôzne ústupky musia dočasne pretrpieť aj cestujúci. Trápia ich najmä meškania vlakov, aj pohyb v staniách v tesnej blízkosti stavebných strojov. V Trnave sa po omladzovacej kúre staničnej budovy pustili robotníci aj do nástupíšť. Začali s tými pri slepých kolajach, no postupne dôjde aj na prvý a druhý perón. Samozrejme, bez zmien v prevádzke to nepôjde a obmedzenia pocítia ľudia na vlastnej koži. Alebo modernizácia staníc v Trenčíne a Púchove. Tu sa situácia mení zo dňa na deň, cestujúcich vždy čakajú nejaké nové opatrenia. Prechádzajú staveniskom, po dočasných a kľukatých prístupových cestách, takže obozretnosť je namieste. Mnohí to tolerantne chápu, že takýto „bojový“ stav je nevyhnutnou predzvesťou moderného a kultúrneho výsledku. Ale nájdu sa aj takí, ktorí frflú a nadávajú. Ich nervozita zvyčajne pramení z nevedomosti a nedostatku informácií. Trpnu v neistote, keď ich vlak už hodnú chvíľu postáva v stanici a jeho meškanie sa zvyšuje. Stihnú ďalší prípoj, počká ich? Sťažnosti cestujúcej verejnosti sa zniesli aj na predĺženú výluku medzi Devínskou Novou Vsou a Zohorom. Niežeby ju mal v úmysle ktosi bezdôvodne natahovať, len sa jednoducho príroda neplánovane vzoprela snahe stavbárov. Aj to prináša život. V takýchto prípadoch musíme využiť všetky dostupné možnosti – od vývesiek, plagátov, staničný rozhlas, až po elektronické médiá a cestujúcim včas podávať podrobné informácie. V dobe moderných informačných technológií je to už nevyhnutné. Len takto môžeme predísť sťažnostiam, nervóznym konfrontáciám a ukázať sa v pozitívnejšom svetle. Dá sa to. Rušňoparáda v košickom depe je názorným príkladom, že železnica stále dokáže nadchnúť ľudí a dokáže im dopriať zábavu aj uvoľnenie v dnešnej uponáhľanej spoločnosti.

*Martin Balko*

Z PORÁD VEDENIA  
ZSR

# Aj v tomto roku hospo

Na aprílových a doterajších májových poradách vedenia riešili jeho členovia prevádzkovú situáciu, hospodárske výsledky, zaoberali sa prebiehajúcimi projektmi. Zaktualizoval sa investičný plán a zhodnotila zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry. Jednou z tém bolo aj teplo, jeho výroba, úspory, ale aj modernizácia tepelných zariadení.

## Pozitívne hospodárenie v období január - marec 2014

Výsledok hospodárenia za sledované obdobie je zisk vo výške 3 953 tis. €. Ovplyvnilo ho predovšetkým nižšie čerpanie nákladov na spotrebované nákupy a služby o 3 329 tis. €, úspora osobných nákladov z titulu nižšieho počtu zamestnancov oproti plánu, nižšie finančné náklady z dôvodu zníženia úverových záväzkov a stabilizovaných úrokových sadzieb oproti plánu, vyššie tržby z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre o 966 tis. €. Dopravné výkony za sledované obdobie v tis. vlkm dosiahli výšku 11 342, čo je o 3,11 % viac ako plán a v mil. hrtkm dosiahli objem 6 479, čo predstavuje plnenie plánu na 105,90 %. Prepočítaný priemerný počet zamestnancov za 1. štvrťrok bol 14 241, čo predstavuje plnenie na 98,2 %. V priebehu 1. štvrťroka bol zúčtovaný objem investičných prostriedkov vo výške 44 955 tis. €, objem zverených investícií dosiahol výšku 75 088 tis. €.

## Projektové riadenie

GR ŽSR schválil rozhodnutím č. 32/2014 plán projektu č. 03/2009 Optimalizácia autodopravy a kolajovej mechanizácie pre fázu implementácie vo verzii 06. Predpokladané ukončenie danej fázy je do 30. marca 2015. Súčasne bol schválený návrh zosúladienia plánu potrieb obnovy cestných vozidiel a kolajovej mechanizácie s investičným plánom ŽSR na roky 2014 - 2016 s tým, že ročné objemy na obnovu cestných vozidiel a kolajových mechanizmov budú každoročne upresňované (v roku 2014 v rámci 1. aktualizácie investičného plánu a v ďalších rokoch pri zostavení investičného plánu na daný rok).

Rozhodnutím GR č. 34/2014 bol schválený plán projektu č. 02/2014 – Centrálna evidencia školení a skúšok. Plán projektu je spracovaný v súlade so smernicou pre riadenie projektov na ŽSR a obsahuje plán úloh pre jednotlivé fázy projektu. Prerokovaná bola aj správa za oblasť riadenia projektov za obdobie január – apríl 2014. Daná správa obsahuje zoznam projektov prebiehajúcich v ŽSR s identifikáciou príslušných nariadení generálneho riaditeľa a ich zmien, správy o stave projektov za prvé štyri mesiace roka 2014, ktoré boli spracované členmi projektových tímov a schválené jednotlivými manažermi projektov. Zároveň sa poukázalo aj na jednotlivé riziká v riešení vybraných projektov.

## Prvá aktualizácia investičného plánu je schválená

GR rozhodnutím č. 35/2014 schválil 1. aktualizáciu investičného plánu na rok 2014 zabezpečeného z vlastných zdrojov dodávateľským spôsobom. Potreba aktualizácie plánu vyplývala z doterajšieho vývoja vecného a finančného plnenia investičného plánu a vyústila do úpravy vnútornej štruktúry investičných akcií bez zmeny schváleného celkového objemu finančných zdrojov (130 mil. €). Zmena investičných zdrojov je spojená predovšetkým s implementáciou štandardov ŽST a tratí. Vedenie prehodnotilo výšku investičných zdrojov v položke cestné motorové vozidlá, pričom osobitne boli vyčlenené kolajové vozidlá.

## Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2013 vyhodnotená

GR rozhodnutím č. 33/2014 schválil návrh vyhodnotenia plnenia zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2013.

## Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - marec 2014

UKAZOVATEL	1. - 3. 2013 skutočnosť	1. - 3. 2014 plán	1. - 3. 2014 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
<b>ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)</b>					
<b>Výnosy celkom</b>	<b>116 586</b>	<b>112 576</b>	<b>113 369</b>	<b>100,70</b>	<b>97,24</b>
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	50 343	43 588	43 694	100,24	86,79
- v tom úhrada za prístup k ŽI	22 298	16 639	17 605	105,81	78,95
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	65 000	62 500	62 500	100,00	96,15
<b>Náklady celkom</b>	<b>106 667</b>	<b>115 854</b>	<b>109 416</b>	<b>94,44</b>	<b>102,58</b>
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	10 849	-2 116	4 175	-197,26	38,48
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-891	-1 161	-203	17,49	22,78
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	9 958	-3 277	3 972	xx	39,89
<b>Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení</b>	<b>9 919</b>	<b>-3 277</b>	<b>3 953</b>	<b>xx</b>	<b>39,85</b>
<b>DOPRAVNÉ VÝKONY</b>					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	7 789	7 899	7 928	100,37	101,78
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	3 195	3 101	3 414	110,08	106,85
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	2 075	2 095	2 135	101,93	102,90
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	3 970	4 024	4 344	107,96	109,43
<b>Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm</b>	<b>10 984</b>	<b>11 000</b>	<b>11 342</b>	<b>103,11</b>	<b>103,26</b>
<b>Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm</b>	<b>6 044</b>	<b>6 119</b>	<b>6 479</b>	<b>105,90</b>	<b>107,19</b>
<b>ZAMESTNANCI</b>					
Priemerný prepočítaný stav	14 403	14 507	14 241	98,17	98,88
Evidenčný počet k 31. 3.	14 417	-	14 220	xx	98,63

# dárime so ziskom

ležičnej infraštruktúry (ŽI) za rok 2013. Celkové ekonomické oprávnené výnosy (EOV) z tejto zmluvy dosiahli 352 526 951€, v tom výnosy:

- z úhrad za použitie ŽI tvoria 92 414 371 €
- úhrada od vlastníka železničnej infraštruktúry na krytie fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov (EON) 260 mil. €.

Celkové ekonomicky oprávnené náklady (EON) dosiahli výšku 349 552 610 €, čo je plnenie plánu na 99,48 %. Zo zmluvy o prevádzkovaní ŽI bol dosiahnutý kladný výsledok hospodárenia (2 974 341 €) najmä z titulu úspory nákladov oproti plánovaným EON. Súčasťou vyhodnotenia zmluvy je vyhodnotená aj kvalita poskytovaných služieb na základe štatistických a sankčných ukazovateľov špecifikovaných v prílohe č. 6 zmluvy. Na základe súhrnného zhodnotenia výsledkov je zmluva za rok 2013 **považovaná za splnenú**. Súčasťou materiálu je aj návrh protokolu o vyhod-

notení plnenia tejto zmluvy. Vyhodnotenie bolo prerokované na zasadnutí SR ŽSR a predložené na MDVRR SR.

## Postup a úlohy zabezpečenia úspor pri výrobe tepla

Materiál obsahuje prehľad stavu plnenia úloh v súlade s rozhodnutím GR č. 54/2013, ktorým bol schválený postup a úlohy zabezpečenia úspor pri výrobe tepla. Boli hodnotené nasledovné úlohy:

1. Vytvoríť zoznam zdrojov tepla určených pre modernizáciu a následné prevádzkovanie, ktoré budú sprevádzkované do začatia vykurovacej sezóny 2015/2016. Zoznam zdrojov tepla konfrontovať s projektom dispečerizácie dopravnej cesty.
2. Zabezpečiť zadanie a realizáciu energetických auditov pre zdroje tepla určených pre moder-

nizáciu podľa úlohy 1, ako i nimi vykurovaných objektov budov.

3. Zadefinovať podmienky elektronických výstupov zdrojov tepla, ktoré budú slúžiť pre diaľkové sledovanie a následne aj ovládanie modernizovaných zdrojov tepla.
4. Pripraviť a vyhlásiť proces obstarania dodávateľa modernizácie a prevádzkovania zdrojov tepla pre vytvorený zoznam zdrojov tepla podľa úlohy 1 s realizáciou od vykurovacej sezóny 2015/2016. Kritériom pre obstaranie zadať maximálnu úsporu nákladov na výrobu a dodávku tepla.

Ďalšie úlohy 5 a 6 súvisia s plnením úlohy č. 4 a jej možnou realizáciou a následne budú tieto úlohy hodnotené v súlade s rozhodnutím GR č. 54/2013 pravidelne v polročnom intervale.

Ing. Anton KUKUČKA  
Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CSc.

## Viac výluk, viac informácií pre cestujúcu verejnosť

V znamení výluk, ich dopadu predovšetkým na cestujúcich, dôležitosti informovať, ale aj bezpečnosti na železnici, sa niesla aprílová spoločná porada trnavského a žilinského oblastného riaditeľstva. Tri dni spoločnej porady v Častej – Papierničke boli, ako zvyčajne, nabité bohatým programom a množstvom aktuálnych informácií.

O stave bezpečnosti v železničnej doprave, ochrane zdravia a štatistikách pracovných úrazov, ako aj o požiaroch v roku 2013 informoval Bc. Milan Kubiček, riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Zvýšil sa počet nehôd, pri ktorých došlo k úrazu osoby spôsobenej pohybom železničného vozidla. Za prvé štyri mesiace je evidovaných už 45 prípadov, z ktorých bolo 32 prípadov smrteľných a v 13 prípadoch došlo k ťažkému úrazu. Paradoxne žiaden vodič vozidla, ale traja chodci zahynuli na priecestiach po strete so železničným vozidlom. Zaznamenaných je 9 pracovných úrazov zamestnancov ŽSR, našťastie žiaden neskončil so smrteľnými následkami ani s ťažkou ujmom na zdraví. Od začiatku roka sa rapídne zvýšil počet požiarov, evidovaných je 34 prípadov. Výška škody dosiahla takmer 120 tisíc € a veľký podiel na nej má požiar trakčnej napájacej stanice v Zohore. Prevádzkový námestník Ing. Ján Juriga zdôraznil, že rok 2014 je a bude náročný, pretože je naplánovaných 26 investičných akcií. Nepretržité a dlhé výluky budú ovplyvňovať vlakovú dopravu. „Venujme viac pozornosti informáciám pre cestujúcu verejnosť počas výluk, informujme o meškanií vlakov, ako aj o náhradnej autobusovej doprave. Využívajme staničné rozhlas, vývesky v staničiach, nech je cestujúci informovaný včas,“ apeloval na prítomných Ján Juriga. Spomenul okrem iného aj štandardizáciu ŽST a predostrel aj koncepciu udržiavania poriadku v staničných priestoroch. Ing. Ján Začko, námestník GR pre ľudské zdroje opísal náročný priebeh kolektívneho vyjednávania a prisľúbil zlepšenie zásobovania skladov ochrannými pomôckami.



Zľava Milan Kubiček, riaditeľ O440, Pavol Oravec, riaditeľ OR Žilina, Ján Uhnový, riaditeľ OR Trnava a Ján Juriga, prevádzkový námestník GR ŽSR odpovedali aj na otázky zamestnancov oboch oblastných riaditeľstiev.

Začína sa už prejavovať nedostatok odborne zdatných ľudí, preto ŽSR opäť otvorí absolventský program s dôrazom na odbornosť. Ing. Dušan Šefčík, ekonomický námestník GR ŽSR referoval o hospodárskom výsledku firmy a jeho prerozdelení, informoval aj o 14 nadlimitných zákazkách. Priblížil víziu obnovy vozidlového parku až do roku 2020. Plánovaná čiastka 68 miliónov € pôjde na výmenu CMV aj nákup modernej koľajovej techniky.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Riadiaci zamestnanci oblastných riaditeľstiev z Trnavy a Žiliny považujú spoločné porady za dobrú možnosť získania veľkého množstva firemných informácií, ale aj za priestor na výmenu skúseností.



Ekonomické a personálne témy prezentoval zľava Dušan Šefčík, námestník GR pre ekonomiku a Ján Začko, námestník GR pre ľudské zdroje. Poradu viedol trnavský riaditeľ Ján Uhnový.





# Staveniská v Trenčíne a Púchove ovplyvň

Modernizácia koridorovej trate sa v tomto roku zamerala najmä na prestavbu frekventovaných železničných staníc v Púchove a Trenčíne. Takmer každá stavebná činnosť si vyžaduje ústupky zo strany dopravy. Robotníci a ťažké stavebné stroje vykonávajú namáhavú prestavbu v tesnej blízkosti prechádzajúcich vlakov a cestujúcej verejnosti. Vzájomná tolerancia je dôležitá. So stavbou žijú aj prednostovia staníc – Anton Kukučka v Trenčíne a Ing. Miroslav Samko v Púchove. Dennodenne majú pred sebou pohľad rozkopaného koľajiska a každú chvíľu prispôsobujú chod svojich staníc dočasným obmedzeniam, ktoré so sebou prinášajú jednotlivé etapy modernizácie.

## DOLE, HORE A NAPRIEČ – TAKTO SA CHODÍ V TRENČÍNE

V koľajisku železničnej stanice Trenčín je momentálne vytrhaná nepárna skupina koľají a pred staničnou budovou robotníci budujú nástupište č. 1. Práce napredujú aj na druhom nástupišti, na ktorom sa robia zásypy, zastrešenie a pribúda aj zámková dlažba. Vlaky osobnej dopravy aktuálne zastavujú až pri najvzdialenejšom – už modernom treťom nástupišti. Prístupová cesta k nemu ale nie je práve najjednoduchšia. „Cestujúci najskôr prejdú zvyškom pôvodného podchodu zo staničnej budovy na zostávajúcu časť starého druhého nástupišťa. Z neho potom prejdú provizórnym úrovňovým priechodom na nové tretie nástupište. Bezpečnosť cestujúcich na priechode zaisťuje strážca priechodu,“ opisuje Anton Kukučka, prednosta ŽST Trenčín. Pre potreby osobnej dopravy stanica potrebuje 3 nástupištné hrany. Rýchliky a osobné vlaky na hlavnej trati zastavujú pri treťom nástupišti, za ním je ešte dočasné sypané nástupište pre východzie a končiacie vlaky na Chynorany. „Zmenu očakávame 5. augusta. Dokončí sa nový podchod, do ktorého bude presmerovaná prístupová cesta od staničnej budovy k tretiemu nástupišti. Potom sa pôvodný podchod zbúra a dokončia sa nástupišťia 1 a 2,“ prognózuje prednosta. Začiatok predčasného užívania nepárnej skupiny koľají a nástupíšť 1 a 2 je naplánovaný na 2. septembra. Stavebné práce by mali byť dokončené 15. októbra 2014.



„Bojové“ podmienky staveniska pociťujú aj cestujúci pri vchádzaní zo staničnej haly do pôvodného podchodu.



Stavebná činnosť v Trenčíne je zameraná na nepárnu skupinu koľají.



Pracuje sa aj pod oknami staničnej budovy na základoch prvého nástupišťa.



Na druhom nástupišti. Z jednej strany ho ešte využívajú cestujúci, z opačnej ho už rozoberajú robotníci.



S Antonom Kukučkom (vpravo), prednostom ŽST Trenčín na modernom treťom peróne. Michal Blaho, dozorca priechodu (v strede) zastavuje prichádzajúci vlak pred dočasným priechodom, na bezpečnosť cestujúcich zatiaľ dozerá výpravca Jozef Jakub.



# ujú dopravu aj prístupové cesty k vlakom

## PÚCHOV – STAVENISKO V CENTRE A NÁROČNÉ JEDNOKOLAJKY

Stavbári sa v železničnej stanici Púchov udomácnili priamo v centre kolajiska. Pracujú na párnej skupine staničných kolají a od 3. marca je vo výstavbe aj 2. ostrovné nástupište. Železničná doprava pulzuje iba po okrajoch kolajiska, čo prináša mnohé obmedzenia a zmeny pre cestujúcu verejnosť. „Ľudia to majú najďalej k vlakom smerujúcim do Čiech. Zastavujú pri provizórnych nástupištiach na posledných - najvzdialenejších kolajach, ku ktorým je približne 200-metrový prístupový chodník vedený okľukou okolo staveniska. Zrušil sa aj podchod naprieč kolajiskom. Využívali ho najmä obyvatelia Horných Kočkovíc, ktorí síce majú určenú obchádzkovú trasu, ale na vlastné riziko si cestu skracujú cez kolajisko,“ hovorí prednosta stanice Ing. Miroslav Samko. Zdôraznil, že situácia sa nezlepší ani po 26. máji, po odovzdaní 2. nástupišťa do užívania, pretože začnú práce na nepárnej skupine kolají a ostrovnom nástupišti č. 1. Očakáva tiež mimoriadne náročné leto. „V júni sa začne rušiť párna časť stanice v Beluši a vlaky medzi Púchovom a Ladcami budú jazdiť po jednej kolaji. Od polovice augusta nás čaká jednokolajka aj na opačnej strane – na Považskú Bystricu, pretože konfiguráciu zmení aj žilinské zhlavie. Lenže nad ním sa nachádza cestný nadjazd, ktorý sa tiež musí prebudovať a rozšíriť. V súčasnosti sú pod ním vedené 3 kolaje, po modernizácii ich bude 5,“ prezradil prednosta. Obnova párnej skupiny kolají na žilinskom zhlaví by mala trvať do 12. decembra 2014. Po tomto termíne už bude kolajisko vrátane nástupíšť a podchodu dokončené, okrem časti kolaje č. 1 a 2 pod novým cestným nadjazdom, ktorý bude vo výstavbe až do polovice roka 2015.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Pred dokončením je časť A novej výpravnej budovy, odovzdané už boli miestnosti na montáž technológie.



Cestný nadjazd nad žilinským zhlavím v ŽST Púchov sa musí prebudovať, keďže kolajisko pod ním zmení konfiguráciu. Prekladajú sa aj inžinierske siete.



V strede kolajiska stavbári budujú ostrovné nástupište č. 2, doprava je vedená po krajných kolajach.



Typický obrázok z Púchova. Z prachu sa vynára vlak, na vedľajších kolajach už pracujú robotníci.



Dopravu v stanici komplikujú aj 2 dočasné priechody cez kolaje k stavenisku. Na jednom z nich Ing. Miroslav Samko (vľavo), prednosta ŽST Púchov a Anton Kresáč, závorár priescestia.





# Dôležité je mať jednotnú a modernú sieť diaľ

Odbor oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky, nielen názvom, ale aj činnosťou a náplňami práce, patrí k špecifickým a vysoko odborným. Oznamovacia a zabezpečovacia technika idú ruka v ruku s elektrotechnikou na odbore GR ŽSR s číselným označením 460. S Ing. Danielom Baluchom, riaditeľom tohto odboru, sme sa rozprávali o súčasných najdôležitejších úlohách, plánoch, ale aj rozpracovaných projektoch.

## V súčasnosti sa kladú čoraz väčšie nároky na zabezpečovanie kvalitnej a bezporuchovej železničnej prevádzky. Akú úlohu tu zohráva odbor 460?

Pre zabezpečenie efektívneho používania železničnej infraštruktúry je potrebné, aby prevádzka bola čo najmenej obmedzovaná rôznymi prevádzkovými činnosťami, ktoré sú nevyhnutné pre realizáciu potrebnej údržby a servisu zariadení ŽI. Poslaním nášho odboru je v prvom rade zodpovednosť za proces správy a údržby železničnej infraštruktúry, jej objektov a zariadení (oznamovacích, zabezpečovacích a parciálne aj telekomunikačných zariadení, pevných elektrických trakčných, silnoprúdových a ostatných špeciálnych železničných elektrických zariadení).

## Odbor má dve oddelenia a každé má svoje úlohy. Priblížite nám projekty, na ktorých pracuje oddelenie elektrotechniky.

Aspoň v krátkosti spomeniem aj cieľ odvetvia elektrotechniky, ktorým je kontinuálne udržiavať a zvyšovať prevádzkovú spoľahlivosť zariadení elektrotechniky a energetiky (EE), energetickú účinnosť dráhových odberných rozvodných zariadení a náhradných zdrojov elektriny, pri súčasnom rešpektovaní požiadaviek na zefektívnenie prevádzky a údržby týchto zariadení. V poslednom období bolo za oblasť elektrotechniky a energetiky zrealizovaných niekoľko projektov. Ako prvý spomeniem projekt 12/2011 - Zapracovanie diagnostiky do IRA v súlade s potrebami správy a údržby zariadení. Zámerom zapracovania diagnostiky do interných riadiacich aktov (IRA) bolo zabezpečenie pravidelného monitorovania technického stavu zariadení. V prípade zložitých technických zariadení sa zároveň vyžaduje vyhodnocovanie vývojových trendov kľúčových meraných parametrov. Zahnutie diagnostiky do celkového manažmentu údržby poskytuje schopnosť optimalizácie výkonu údržby zariadení ŽI. U zariadení, kde to bolo možné a účelné, projekt vytvoril prostredie pre zmenu systému údržby náhradou celoplošnej periodickej údržby, vykonávanej v masívnom rozsahu, údržbou predovšetkým cieľnou, vykonávanou na základe výsledkov diagnostiky. Diagnostika sa stala prediktívnym programom údržby, riadeným podľa skutočného stavu zariadení. Implementáciou projektu sa vytvorilo prostredie pre kontinuálny proces postupných zmien v systéme údržby a to s cieľmi zvýšenia efektivity údržbových zložiek VOJ a OR a zníženia počtu porúch a výluk.

## Ďalší projekt sa týkal informačných systémov. V čom pomohla jeho realizácia?

Informačný systém IS EE je štandardná intranetová aplikácia pre výkon správy, generovanie plánov údržby a diagnostiky a evidenciu vykonaných činností na zariadeniach elektrotechniky. Rieši predovšetkým pasport zariadení elektrotechniky, priradenie činností údržby k zariadeniam, generovanie plánov údržby zariadení, evidenciu a kontrolu vykonanej údržby zariadení, technickú, prevádzkovú, administratívnu agendu výkonných pracovísk elektrotechniky, výkazníctvo, ale aj komunikáciu so súvisiacimi informačnými systémami (napr. SAP). Užívateľmi systému sú predovšetkým pracoviská správy a údržby SMSÚ EE všetkých stupňov, ako aj pracoviská sekcií pre potreby výkonu výkazníctva. V súbehu s procesom zmeny systému plánovania údržby a diagnostiky na základe zavedenia predpisu ŽSR SR 11(E) do účinnosti, bola formou kompletného redizajnu IS EE účelovo prispôsobená aj jeho funkcionálnosť.

## Pozornosti sa dostalo aj diaľkové riadenie. Čo je nové v tejto oblasti?

Nevyhnutnou podmienkou pre spoľahlivé a bezpečné prevádzkovanie objektov trakčných napájacích a spínacích staníc (TNS, SPS) je výstavba a prevádzka jednotnej siete zariadení diaľkového riadenia



Ing. Daniel Balucha

(DLR), ktoré umožňujú riadiť proces napájania pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení (PET a SZ) z centier riadiacich stredísk elektrotechniky (RSE), bez použitia miestnej obsluhy. V dlhodobom procese vývoja bola v podmienkach ŽSR zavedená jednotná sieť DLR, ktorá v súčasnosti obsahuje 5 stredísk RSE (Bratislava, Žilina, Zvolen, Poprad, Košice), 10 dispečerských sústav s nepretržitou turnusovou obsluhou, vybavenou riadiacim dispečerským systémom RSY-D, 86 riadených objektov typu TNS, SPS, vybavených riadiacim systémom stanice RSS a súvisiacou technológiou, priamo komunikujúcich s riadiacim systémom dispečerským RSY-D, umiestneným na RSE a 205 riadených objektov v línii trakčného vedenia (železničné stanice, jednoduché spínacie stanice), vybavených zariadením pre riadenie úsekových odpojovačov (TDR, ZKT, ZTV) priamo komunikujúcich s riadiacim systémom dispečerským RSY-D umiestneným na RSE.

Potrebné je ešte doplnenie tejto siete do stavu úplného riadenia procesu napájania PET a SZ výhradne zariadeniami diaľkového riadenia. Dôležité sú aj rekonštrukcie starých, morálne aj technicky opotrebovaných systémov, alebo výmena za nové, moderné. V súčasnosti aj napriek dlhodobému systematickému úsiliu ešte stále prevádzkujeme zariadenia, ktoré sú v nepretržitej 24 hodinovej prevádzke 20 a viac rokov.

## Jednotná, spoľahlivá a moderná sieť DLR je nevyhnutnou podmienkou bezpečného, operatívneho a efektívneho riadenia procesov napájania zariadení EE. Preto bolo v uplynulých rokoch realizovaných mnoho iniciatív k zabezpečeniu tohto cieľa. Spomeňte tie najdôležitejšie.

Spomeniem iba niektoré aktivity, a to návrh investícií do zariadení diaľkového riadenia v odvetví EE s efektívnou mierou návratnosti pre roky 2012 a 2013, v rámci ktorej bola realizovaná úplná rekonštrukcia zariadení DLR spolu so zabezpečením objektov pred vstupom neoprávnených osôb v TNS Dubná Skala, Kralovany, Ruskov, Dobrá pri Čiernej nad Tisou, Vojany. Ďalšou aktivitou bolo riešenie problematiky koncepcie zavedenia jednotného systému ohrevu

# kového riadenia, ale aj bezpečné priecestia

trakčného vedenia skratovým prúdom a kontroly dodržania stanovenej RK, MRK s plným využitím automatiky nasadených riadiacich systémov pre diaľkové riadenie procesu napájania pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení v podmienkach jednosmernej trakčnej prúdovej sústavy (SEOTV). Ide o novorozvíjajúcu sa aktivitu, ktorej cieľom je v horizonte troch rokov vybudovať úplnú funkčnú sieť DLR na báze zariadení tretej generácie a doplniť ju systémom SEOTV pre potreby eliminácie známych rizík vytvárania ľadovky na TV a eliminácie rizík penalizácie z titulu prekročenia dohodnutých rezervovaných kapacít dodávok elektrickej energie.

## V akej polohe je projekt sledovania chodu NZE?

Systém sledovania je zavedený vo všetkých riadiacich strediskách elektrotechniky v pôsobnosti ŽSR. To znamená, že sledovaniu v takomto režime podliehajú všetky náhradné prúdové zdroje v dôležitých dopravných bodoch v celkovom počte 191 ks.

Systém umožňuje komfortné generovanie potrebných prevádzkových štatistík chodov náhradných zdrojov elektriny (NZE) a ich distribúciu na zodpovedné pracoviská, s minimálnou administratívnou záťažou zamestnancov odvetvia EE. Následne sú plánované a vykonávané cieľené zásahy pre potrebu opráv a dopĺňovania PHL, s minimálnymi nákladmi. V druhej etape počítame s postupným pripojením signalizácie chodov všetkých NZE k riadiacim systémom RSY-D inštalovaných na riadiacich strediskách elektrotechniky v pôsobnosti ŽSR vrátane objektov, kde nie je zriadené diaľkové riadenie napájania pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení. Konceptia technického riešenia s využitím existujúcich sietí WAN ŽSR, resp. bezdrôtových prenosových ciest bola špecifikovaná.

## Aké najdôležitejšie stavby sa podarilo zrealizovať v poslednom období?

Z hľadiska komplexných rekonštrukcií trakčného vedenia bola zrealizovaná komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia bratislavskej hlavnej stanice. V súvislosti s prebiehajúcou stavbou modernizácie na V. koridore v úseku Beluša – Púchov pripravujeme komplexnú rekonštrukciu TV úseku Púchov – Lúky pod Makytou – štátna hranica SR/ČR (v súčasnosti elektrifikovanú jednosmernou prúdovou sústavou 3 kV), ktorá bude po realizácii prác už prevádzkovaná jednofázovou trakčnou prúdovou sústavou 25 kV, 50 Hz.

Táto rekonštrukcia v súčasnosti najstaršieho úseku TV na ŽSR je spojená so zmenou – prechodom trakcie na napätovú hladinu 25 kV z dôvodu modernizácie V. koridoru v ŽST Púchov. Realizáciou stavby dôjde k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti železničnej prevádzky v uzle Púchov, upusteniu od nutnosti prevádzkovať v tomto uzle dva napätové systémy a k zníženiu nákladov na údržbu, keďže tu budú vybudované úplne nové zariadenia.

## Azda najviac skloňovaným komponentom v oblasti elektrotechniky sú izolátory. Je všeobecne známe, že mnohé dožívajú. Ako sa darí s ich výmenou?

Keďže zariadenia trakčného vedenia sú z väčšej časti prevádzkované po dobe životnosti, jeho modernizácia, resp. výmena najdôležitejších komponentov – izolátorov TV má pre jeho správnu a bezporuchovú činnosť najvyššiu prioritu. V súčasnej dobe sa pripravuje pokračovanie vo výmene izolátorov na zvyšných úsekoch elektrifikovaných tratí v obvode OR Žilina a OR Trnava. Komplexnou výmenou izolátorov v obvode OR Košice, ktorá sa uskutočnila v predchádzajúcom období bolo dosiahnuté výrazné zníženie počtu mimoriadnych prevádzkových situácií na úseku TV, zapríčinených poruchou izolátora.

Vlani nebola evidovaná v obvode OR Košice ani jedna porucha TV, zapríčinená izolátormi.

## Pochváliť sa môžete aj novou technikou, ktorá sa má v krátkom čase ešte doplniť. O čo konkrétne ide?

Áno, máme nový montážny voz, modernizované MVTV 02-22 je už viac ako rok v prevádzke. Skúsenosti s prevádzkou takéhoto koľajového vozidla sú veľmi pozitívne. V rámci projektu autodopravy je v pláne nielen postupná modernizácia MVTV radu 02 a 03, ale aj nákup úplne nových montážnych vozov pre turnusové pracoviská SMSÚ EE TV.

Pre zabezpečovanie opráv a údržby vonkajšieho osvetlenia boli v roku 2013 kúpené dve pásové vysokozdvížne plošiny. Pomocou nich sa skvalitnila a zjednodušila starostlivosť o existujúce osvetľovacie zariadenia. V tomto roku majú byť pridelené na sekcie elektrotechniky a energetiky aj nové cestne vozidlá, vybavené vymeniteľnou nadstavbou vysokozdvížnej plošiny a valníkovou nadstavbou. Prvé takéto vozidlo je už v OR Zvolen.

## Aké projekty riešite v oblasti oznamovacej a zabezpečovacej techniky?

Oddelenie oznamovacej a zabezpečovacej techniky sa v tomto roku zameriava na niekoľko okruhov problémov, ktoré sú v rámci jeho činnosti nosnými. V investičnej oblasti ide predovšetkým o zabezpečenie realizácie projektov cieľených investícií pre úsporu dopravných zamestnancov, ktoré boli spracované v rokoch 2012 a 2013 a ktoré riešia možnosti úspory prostredníctvom vybudovania oznamovacích a zabezpečovacích zariadení. Tie nahradia prácu dopravných zamestnancov. Významnou časťou pracovnej činnosti zamestnancov tohto oddelenia je v tomto roku aj schvaľovanie zhotovených projektových dokumentácií a na ich základe príprava investičných zadanií pre výber realizácie daných stavieb.

## Pri činnosti oddelenia oznamovacej a zabezpečovacej techniky je okrem iného dôležitým projektom zvyšovanie bezpečnosti na železničných priecestiach. Čo je nové v tejto oblasti?

Významnou skupinou investičných aktivít sú stavby, zaoberajúce sa zvyšovaním bezpečnosti na železničných priecestiach, pri ktorých momentálne prebieha zabezpečenie projektovej dokumentácie pre budovanie priecestných zabezpečovacích zariadení na vybraných železničných priecestiach s nedostatočnými rozhladovými pomermi a s častými dopravnými nehodami. Pripravujú sa aj projekty pri náhrade ručne obsluhovaných jednodrôtových mechanických závor, ktoré musia byť do konca roku 2015 nahradené automatickými závorami. Priprava projektovej dokumentácie zahŕňa množstvo úkonov a zadanií, takže ide o náročný proces. Okrem iných projektov pracujeme aj na dlhodobjšom projekte Využitie synergického potenciálu zamestnancov ŽT a OZT pre zabezpečenie prevádzky a údržby železničnej komunikačnej infraštruktúry. Podieľame sa aj na projekte Objektivizácia zborníkov výkonových noriem a zvýšenie účinnosti normotvornej základne na efektívnosť a produktivitu práce, projekte Redizajn informačného systému infraštruktúry – časť Grafický pasport zabezpečovacích zariadení a pasport mostov.

Veľmi dôležitou zložkou pracovných činností je tiež aktívna účasť našich ľudí v pracovných komisiách pre skúšanie a uvádzanie nových železničných zabezpečovacích zariadení do prevádzky na stavbách modernizácie koridorových tratí ŽSR, pri ktorých ide o budovanie nových elektronických staničných a traťových zabezpečovacích zariadení a tiež vlakových systémov typu ERTMS/ETCS.

Ďakujem za rozhovor.

[sch]





# STRAHOS 2014

Vzdelávanie zamestnancov ŽSR je dôležitý a kontinuálny proces. Okrem pravidelného a povinného vzdelávania v zmysle predpisov sa pre zvyšovanie odbornosti kvality práce a všeobecného rozhľadu pracovníkov odvetvia tratí a stavieb organizuje už tradične STRAHOS-seminár traťového hospodárstva. V apríli to bol jeho 16. ročník. Konal sa v Žiline pod záštitou Štefana Hlinku, generálneho riaditeľa ŽSR a Tatiány Čorejovej, rektorky Žilinskej univerzity v Žiline.

Témy seminára, pozostávajúce z odborných teoretických a praktických príspevkov, boli zostavené tak, aby svojim širokým spektrom zaujali všetkých účastníkov, medzi ktorými boli zamestnanci Žilinskej univerzity v Žiline, slovenskí, českí aj maďarskí železničiar, ako aj zástupcovia firiem, ktorí spolupracujú so železnicami. Odborný prínos seminára ide ruka v ruku so spoločenským, kde je priestor na osobné stretnutia, výmenu skúseností, ale aj obchodné vzťahy. „**Dopravná infraštruktúra predstavuje dôležitý faktor vo zvyšovaní konkurencieschopnosti SR. Vytvára spojenie medzi regiónmi, centrálnymi tržmi EÚ, podmieňuje rozvoj cestovného ruchu aj prílev investícií. A je neoddeliteľnou súčasťou každodenného života,**“ začal svoju prezentáciu týkajúcu sa stratégie ŽSR Ing. Peter Šišolák, riaditeľ O 150. Zdôraznil dôležitosť cieľov, jasne sledovaných a pravidelne vyhodnocovaných. Ing. Štefan Sedláček, riaditeľ O 220 odprezentoval Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII), vysvetlil čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014 – 2020.



STRAHOS je okrem možnosti prednášok aj miestom na prezentáciu výrobkov a ukážku rôznych zariadení.



Takmer 280 tohtoročných účastníkov seminára traťového hospodárstva opäť potvrdilo správnosť organizovať takéto akcie, o ktoré je veľký záujem z radov železničiarov, ale aj podnikateľov.

„**Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest, zlepšenie podnikateľského prostredia, ale aj rozvoja verejnej osobnej dopravy a informačnej spoločnosti,**“ zdôraznil Štefan Sedláček. Ďalej informoval o pridelení finančných prostriedkov na cestnú dopravu (44,6 %) a environmentálne ohľaduplnejšie módy a to železničná, vodná, verejná osobná (55,4 %). Zaujímavé boli témy železničných mostárov. Košickí odprezentovali svoje praktické skúsenosti pri odstraňovaní nehôd pomocou nakoľajovacieho modulárneho systému. Bratislavskí odprezentovali rekonštrukciu Handlovského viaduktu. Zaujímavá bola aj prezentácia o upevňovaní koľajníc na mostoch systémom pružného pevnienia Vossloch, ale aj o vysokoakostných koľajniciach pre vysokozaťaženú dopravu. V Žiline odzneli aj nové normy pre široký rozchod a ešte množstvo zaujímavých tém, ktoré vyšli v Zborníku prednášok.

Dana SCHWARTZOVÁ



Spoluorganizátorom seminára boli naši domáci kolegovia z OR Žilina. Ing. Jozef Blahovec, prednosta sekcie ŽTS dohliadal aj na priebeh registrácie.

## V žilinskej čakárni je opäť obrazáreň



Vedenie železničnej stanice Žilina sa nevzdalo! V snahe vytvoriť kultúrnejšie prostredie pre slušných cestujúcich, otvorili v lete minulého roku útulnú čakáreň a vyzdobili ju obrazmi. Daroval ich vlastný zamestnanec Jozef Chrachala, aby rozdávali radosť a potešenie ľuďom pri čakaní na vlak. Priveľmi sa ale zapáčili neznámemu dlhoprstému, ktorý maľby deň pred Silvestrom 2013 ukradol. Steny ale neostali dlho prázdne a miesta po obrazoch už zaujali iné diela. Tentoraz ich stanici podaroval bývalý zamestnanec stanice, dôchodca Stanislav Luhový z Kysuckého Nového Mesta. Až čas ukáže, či vydržia na svojich miestach, alebo si ich opäť privlastní nejaký dlhoprstý zberateľ umenia.

(balcky), foto: ŽST Žilina





# Meteorológ medzi elektrodispečermi

Odvetvia EE a OZT prevádzkujú zariadenia líniového charakteru, ktoré sú počas nepriaznivých poveternostných podmienok značne zraniteľné okolitými objektmi, porastmi, stromami a inými cudzími predmetmi. Štatistika napovedá, že výkyvy počasia sa v čoraz väčšej miere prejavujú nepriaznivými dopadmi na plynulosť a bezpečnosť vlakovej dopravy.

Ak by ŽSR využívali meteorologický varovný systém, včasné predpovede a varovania umožnia adekvátnu a skorú prípravu pre nasadenie ľudských, materiálnych a technických zdrojov pri riešení kalamitných, ako aj prevádzkových situácií, spôsobených vrtochmi počasia. Preto sa 30. apríla uskutočnilo základné informačné školenie elektrodispečerov na Riadiacom stredisku elektrotechniky v Poprade, na ktorom lektor SHMÚ Bratislava Mgr. Martin Belluš prezentoval existujúce možnosti získavania dostupných meteorologických informácií. Zadefinované boli aj oblasti rizík počasia, ktoré železnici najviac trápia. Prevádzku komplikujú silný vietor lámajúci stromy, mohutné snehové



Elektrodispečeri RSE v Poprade získali od lektora SHMÚ Bratislava Mgr. Martina Belluša zaujímavé informácie o meteorológii.

zrážky s vytváraním závejov, extrémne zmeny teplôt spôsobujúce lomy koľajníc a v zimnom období zasa opätovné zamŕzanie roztopeného snehu a nemenej problematická je aj námraza na trakčnom vedení. Meteorologické informácie môžu byť spracované krokovaním po 1 kilometri, podľa ktorých je spracovaný meteorologický model. Pravdepodobnosť predpovede počasia vyplývajúca z meteorologického modelu je cca 98 %. Pri

takejto pravdepodobnosti by sa železničná prevádzka už v dostatočnom predstihu pripravila na nepriaznivé počasia a cestujúca verejnosť by sa včas mohla prispôsobiť zmenám a obmedzeniam v železničnej doprave. Meteorológia v železničnej doprave bude témou aj na II. ročníku medzinárodnej konferencie Blesk 2014, na ktorej je celý blok venovaný problematike námrazy a vrtochom počasia.

Ing. Ján ROHLÍČEK

# Ocenenie pre košickú stanicu aj Detskú železnicu



Ocenenie pre „veľkú“ aj „malú“ košickú železnicu. Zľava: Ing. Ernest Budai, Ing. Ján Naštišin, Ing. Ján Miženko, Ing. Stanislav Šonoga, technický námestník ŽST Košice, Peter Kočíško z DŽK a Mgr. Lubomír Lehotský, riaditeľ DŽK aj s ocenením.

Naším kolegom z košickej železničnej stanice sa dostalo veľkej pocty. Primátor mesta Košice Richard Raši ocenil ich prácu Cenou primátora mesta Košice. Kolektív najväčšej železničnej stanice na Slovensku ho dostal za dlhoročnú prospešnú činnosť pre cestujúcu verejnosť a návštevníkov mesta. Každoročne v rámci osláv Dňa mesta Košice sa udeľujú tieto verejné ocenenia a tento rok je potešujúce, že okrem košickej stanice si cenu odniesla aj Detská železnica. Tento fakt je skvelou správou, že železnica, a je jedno, či tá „veľká“, alebo tá „malá“, je v pozornosti ľudí a predstaviteľov mesta.

(sch)



Po slávnostnom akte Ing. Ján Naštišin, riaditeľ OR Košice so slovami vďaky zablagoželel prednostovi košickej ŽST k oceneniu.



Za kolektív stanice prevzal cenu jej prednosta Ján Miženko z rúk primátora Richarda Rašiho v priestoroch košickej historickej radnice.





# Múr v nestabilnom svahu skrotil silu prírody

V krajine, kde sa piesok lia... Slová známe z nejednej rozprávky charakterizujú aj podstatu problémov poslednej etapy optimalizácie trate medzi Devínskou Novou Vsou a Zohorom pre traťovú rýchlosť do 140 km/h. Geologicky zložitá lokalita komplikovala výstavbu zárubného múru, zabezpečujúceho stabilitu zárezu svahu pri trati. Zosúvajúci piesok aj podzemná tlaková voda si vyžiadali zmenu stavebnej technológie. Z pôvodne jedného variantu zárubného múru nakoniec vznikli až štyri rôzne oporné konštrukcie.

O modernizácii slovenskej časti IV. železničného koridoru spájajúceho Kúty so Štúrovom sa seriózne hovorilo už v roku 2000. Prešlo 14 rokov a plány ostali len na papieri. Realita je taká, že sa aspoň v niektorých medzistaničných úsekoch optimalizovala trať pre traťovú rýchlosť do 140 km/h. Týka sa to aj úseku medzi Devínskou Novou Vsou a Zohorom, ktorý od roku 2000 po etapách rekonštruovala firma Železničné stavebníctvo Bratislava, a. s. „Od 20. augusta 2013 trvali stavebné práce na zostávajúcom, vyše 800-metrovom úseku. Zamerané boli na úpravu geometrickej polohy koľaje, pri ktorej z dvoch pôvodných oblúkov o rôznych polomeroch bol zriadený jeden oblúk s väčším polomerom tak, aby jeho parametre vyhovovali vyššej traťovej rýchlosti. To ale predstavovalo preložku železničného telesa, ako aj rozšírenie zárezu svahu v geologicky náročných pomeroch a zabezpečenie jeho stability zárubným múrom. Lenže počas jeho výstavby nastali nepredvídateľné komplikácie, ktoré natiahli 70-dňovú výluku 2. traťovej koľaje o ďalších 35 dní,“ priblížil situáciu Bc. Pavol Pokrývka, prednosta sekcie ŽTS OR Trnava. Geologická členitosť terénu bola totiž v skutočnosti zložitejšia, ako predpokladal prieskum a anomálie sa nedali vopred odhaliť. Svahom sa tiahne geologický zlom a okrem nánosov piesku so sprašovou hlinou ukazovala svoju silu aj podzemná tlaková voda. Nečakane odkryté staré betónové bloky či haldy škvary dokazovali, že aj naši železniční predkovia pri výstavbe trate a jej zdvojkolajnení už tiež bojovali s nestabilitou kopca. „Zárubný múr sa začal budovať metódou zemných klinec a striekaného betónu, obloženie tvorili ekologické tvárnice. Počas jeho výstavby, po objavení neštandardných geologických podmienok, bol projekt upravený a ďalšiu časť opornej konštrukcie už tvoria predpäté lanové kotvy a stena z tryskovej inžektáže. Miesto s geologickým zlomom pretína pilótová stena, po ktorej nasleduje strmý svah z geosyntetických materiálov s obalovaným lícom,“ ozrejmjuje Peter Poláček, projektant z firmy PRODEX, spol. s r. o. Taktiež sa museli realizovať horizontálne odvodňovacie vrty pre vysokú hladinu spodnej vody a zaťaženie svahu sa zníži aj úpravou lesnej cesty vedúcej po kopci. V roku 2014 pokračovali práce na železničnom zvršku, spodku, trolejovom vedení a zabezpečovacom za-



Sila prírody. Tlak nestabilného svahu zanechal takúto stopu v konštrukcii zo striekaného betónu.

riadení v 1. traťovej koľaji. Jej výluka trvala do 11. mája, po tomto termíne nasledujú dokončovacie práce. Účinnosť sanačných opatrení je monitorovaná v pravidelných intervaloch, na zaistenie bezpečnosti železničnej prevádzky sa dlhodobo sleduje aj stabilita pilótovej steny a trakčných podpier.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Pôvodne jedna oporná konštrukcia múru dlhá 380 metrov bola rozdelená na 4 rôzne typy.



Hlinitopiesčítý geologický zlom, podmáčaný podzemnou vodou, pretála a stabilizovala pilótová stena.



Na stavbe vášnivo diskutovali aj Bc. Pavol Pokrývka (vľavo), prednosta sekcie ŽTS OR Trnava a Ing. Milan Zvonár, vedúci bratislavského strediska prípravy a realizácie O220 GR ŽSR.



O vysokej hladine podzemnej vody v kopci napovedá aj výtok z drenážneho vývodu.



## RENDEZ 2014 16. celoslovenský zraz historických vozidiel

Rendez 2014 sa blíži a predstaví sa na ňom aj nedávno zreštaurovaná Zubačka. V dňoch 14. a 15. júna 2014 sa uskutoční v priestoroch starého rušňového depa Bratislava - východ už 16. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel - Rendez 2014. Podujatie usporiadajú ŽSR, ZSSK, ZSSK CARGO, Dopravný podnik Bratislava, a. s., v spolupráci so slovenskými klubmi železničných historických vozidiel za podpory celého radu sponzorov.



### PROGRAM PODUJATIA:

- otvorenie areálu výstavniska o 10.00 hod.,
- výstava historických železničných vozidiel zo Slovenska, Českej republiky, Rakúska a Maďarska,
- defilé rušňov na točni,
- vyhladkové jazdy parnými a motorovými vlakmi v Bratislave a okolí,
- kyvadlová doprava historickými motorovými vlakmi,
- súbežné jazdy historických vlakov,
- jazdy historickej električky a autobusu,
- stála múzejná expozícia železničných zariadení,
- spoj jazdy na stanovišti parného rušňa, na motorovej drezine alebo motorovom voziku,
- prezentácia modelových koľajísk,
- zábavné a náučné hry pre deti,
- koncert C. a k. komorného dychového orchestra,
- výstava neželezničnej historickej techniky,
- predaj upomienkových predmetov,
- večerné fotografovanie.

Viac informácií a presný program bude uverejnených na stránkach  
Múzejno-dokumentačného centra ŽSR - VVÚŽ

[www.mdc.sk](http://www.mdc.sk) alebo na internetovom portáli [www.vlaky.net](http://www.vlaky.net).

Srdečne Vás pozývame prežiť nezabudnuteľný víkend so železničnou nostalgiou!



## Železničná zastávka v Rajeckých Tepliciach už aj múzeom

Nadšenci dopravy a jej histórie si prídu na svoje v novom Múzeu dopravy Rajecké Teplice v budove železničnej zastávky, ktoré 11. apríla slávnostne otvorilo Považské múzeum v Žiline.

Myšlienka vybudovať múzeum dopravy v Žiline a okolí vznikla už v 60. rokoch 20. storočia. Žilina je odpradávnou cestnou križovatkou a po postavení miestnej železnice Žilina – Rajec sa stala aj významným železničným uzlom. „V roku 2009, počas 110. výročia trate Žilina – Rajec, sa zrodila myšlienka vybudovať múzeum dopravy v budove železničnej zastávky Rajecké Teplice. Budova sa už niekoľko rokov nepoužívala, ale bola zrekonštruovaná a jej staničná hala je ideálnym priestorom pre inštaláciu dopravných exponátov. „**Od roku 2010 sme hľadali zdroje na adaptáciu priestorov pre múzeum a nákup výstavného mobiliáru. Tie sa podarilo získať až v roku 2013** vďaka podpore Ministerstva kultúry SR a sponzorským darom partnerov zo súkromného sektora,“ povedal autor projektu Mgr. Peter Šimko. Návštevníci v Múzeu



dopravy Rajecké Teplice majú možnosť vidieť skutočnú železničnú traťmajstrovskú drezinu, techniku používanú na železnici v minulosti či historickú dopravnú kanceláriu. Pre deti je tu možnosť zahrať sa s historickým modelovým koľajiskom. Toto všetko doplnia aj množstvo dvojzozmerného obrazového materiálu, ktorý napomôže návštevníkovi v krátkosti spoznať vývoj dopravy na celom Slovensku. „Pritom však nechceme zabudnúť na naše regionálne špecifiká, nakoľko mnoho získaných predmetov pochádza práve z miestnej stanice Žilina

– Rajec. Nebudú chýbať dobové uniformy, sprievodné slovo lektora a občas sfunkčné i niektoré staré stroje a zariadenia. Každoročne budú na trati Žilina – Rajec premávať historické vlaky tak, ako sa to v roku 2013 dialo už po 4. raz v rámci podujatia **Rajecká Anča**,“ doplnil P. Šimko. Projekt je spolufinancovaný z Dotačného systému Ministerstva kultúry SR, zo zdrojov ŽSK a Považského múzea v Žiline. (red)



Návštevníci v Múzeu dopravy Rajecké Teplice majú možnosť vidieť skutočnú železničnú traťmajstrovskú drezinu.

Viac na: <http://pmza.sk/slavnostne-otvarame-muzeum-dopravy-rajecke-teplice/>





## Trnavské nástupištia zladené s budovou

Trnavská železničná stanica sa stáva vzorovou „vlakovou loďou“ ŽSR. Stavbári už skrášlili interiér budovy, ktorú tiež odeli do elegantného bielo-modrého plášťa. Od 3. marca mení estetický vzhľad tretie a štvrté nástupište, určené najmä pre vychodiace a končiace osobné vlaky jazdiace do Kútov a Bratislavy. „**Obe nástupištia, dlhé 190, repektívne 193 metrov, s plochou zo zámkovej dlažby, sú budované**



Oceľovú jednotlípovú nosnú konštrukciu zastrešenia tvoria duté oceľové stĺpy, na ktoré sú pripevnené pozdĺžne nosníky. Foto: Tibor KUČERA



Ukončenie prác na nástupištiach 3 a 4 je naplánované na 15. júna.

vo výške 550 mm nad temenom koľajnice. Zastrešenie tvorí oceľová jednotlípová nosná konštrukcia s dvojplášťovou strechou a s integrovaným odvodňovacím systémom. Farebne bude ladiť s budovou. Nástupište č. 3 je oddelené od ostatného koľajiska oplotením z kovových polopriehľadných dielcov,“ opísal Bc. Pavol Pokrývka, prednosta sekcie ŽTS OR Trnava. Po ukončení rekonštrukcie nástupiští 3 a 4, ktoré je naplánované na 15. júna, príde na rad nástupište č. 1 a po troch mesiacoch stavebných prác nakoniec aj nástupište č. 2.

Martin BALKOVSKÝ



Železničná zastávka Hlinné pred niekoľkými mesiacmi...



...a dnes.

„**O svoju obec a o poriadok v nej sa snažíme starať čo najlepšie,**“ začala svoje rozprávanie starostka obce Hlinné, ktorá prednedávnom privítala na pôde obecného úradu Ing. Miroslava Kocáka, prednostu sekcie železničných budov košického OR-ka a Bc. Petra Novosada, vedúceho SMSÚ ŽB Prešov. Dôvodom bola dobrá spolupráca obce a ŽSR pri rekonštrukcii železničnej zastávky. Milena Naštová Hladová je dlhoročnou starostkou a pod jej taktovkou sa toho v dedine naozaj

## Všetko sa dá, len treba chcieť

veľa urobilo. Dobré vzťahy a spolunažívanie s väčšinovým rómskym etnikom, ale aj služby a predovšetkým poriadok, sú jej prioritami. Svedčia o tom nové cesty, budovy, komunitné centrum, kostol, ale aj ďalšie služby v obci. Budova železničnej zastávky na trati Prešov – Vranov nad Topľou - Humenné už však dlhé roky nepôsobila vábivo a, čo je ešte horšie, bola aj nebezpečným miestom. Zhromažďovali sa tu odpadky rôzneho druhu, porozbierané okná lákali aj neželaných návštevníkov, ktorí zdevastovali aj vnútorné priestory. Keďže starostka a vedeniu obce je jasné, že to neurobili železničari, ponúkla spoluprácu železnicami, aby spoločnými silami túto zastávku opravili. Slovo dalo slovo a pred niekoľkými týždňami sa tento „dom hrôzy“ zmenil na dôstojné miesto pre cestujúcich. Pani starostka zabezpečila, aby pracovníci v rámci verejnospoločných prác vyčistili celú budovu aj okolie od odpadkov, odstránili starú omietku, ktorú nahradila nová. Namaľovali fasádu, ale aj strechu a pomáhali našim „budovárom“ z prešovského pracoviska aj pri ostatných stavebných úpravách. „**Vyrobili sme vonkajšie mreže aj okná, oplechovali dvere. Staré žlabové háky sme nahradili novými, vymenili sa dvoje dvere. Pribudlo aj nové predpísané označenie zastávky,**“ vymenoval aspoň základné rekonštrukčné práce Peter Novosad. Elektrikári z košického pracoviska EE vymenili aj vnútorné elektrické osvetlenie. Odstránilo sa aj staré nepraktické zábradlie pred budovou a pribudli namaľované

bezpečnostné pásy. A, že veľa sa dá urobiť, len sa musí chcieť, platí pre našich prešovských kolegov z SMSÚ ŽB už niekoľkonásobne. Aj v časopise sme prednedávnom pisali, ako sa vysporiadali s úpravami na prešovskej stanici, aby zabránili bezdomovcom okupovať staničné priestory a je toho omnoho viac. „**Som rád, že sa nám spoločnými silami podarilo zveladiť malú staničku, ktorá môže byť ďalším príkladom toho, že keď sa chce a spojí sa železnica s mestami či obcami, ktorých obyvateľom viac-menej železničný majetok slúži, môžu aj menej využívané stanice a zastávky vyzeráť slušne,**“ poznamenal košický prednosta sekcie budov. So starostkou sa dohodli, že obec bude sledovať poriadok na zastávke aj prostredníctvom kamier, ktoré sú umiestnené na neďalekom ihrisku. Zároveň sa budú starať aj o odvoz smetí, aj poriadok v okolí, aby cestujúci vlakom mali kultúrny prístrešok aj v Hlinnom.

Dana SCHWARTZOVÁ



Ing. Miroslav Kocák a Milena Naštová Hladová sa dohodli aj na ďalšej spolupráci v starostlivosti o budovu a okolie železničnej zastávky.



# Zrekonštruované priecestie aj vymenené koľajnice

Jarné práce sa vo veľkom dejú nielen v záhradách, ale aj na železnici. Kým na frekventovanej komunikácii I. triedy v obci Porúbka, na ktorej sa nachádza priecestie v km 10,457 a podstúpilo v ostatných dňoch kompletnú rekonštrukciu, na trati Hronská Dúbrava - Žiar nad Hronom zas došlo k rekonštrukcii koľají.

Dôvodom rekonštrukcie priecestia v Porúbke bol nevyhovujúci stav koľajového roštu a priecestnej konštrukcie gumokov. Obnova



Zriadenie bezstykovej koľaje. Zriadenie montážnych a záverných zvarov termitom.

sa týkala koľajového lôžka, koľajového roštu a následne zabudovania novej priecestnej konštrukcie STRAIL. Železničné priecestie tvorí úrovňové križovanie neelektrifikovanej železničnej trate III. kategórie Žilina – Rajec s cestnou komunikáciou I/64, takže o vysokej frekvencii áut tu naozaj netreba pochybovať. Priecestie je jednokoľajné, zabezpečené svetelným zabezpečovacím zariadením. Rekonštrukčné práce na železničnom priecestí mala pod palcom SMSÚ ŽTS TO Žilina s externým dodávateľom Dopravné a inžinierske stavby, a. s., Bratislava. Vodiči áut boli počas opravných prác presmerovaní na vybudované náhradné priecestie. Prenosné dopravné



Menzimuck v akcii pri úprave svahu pri prácach na výluke trati Hronská Dúbrava – Žiar nad Hronom.

značenie ich viedlo po náhradnej jednosmernej obchádzkovej trase, ktorá bola vedľa zrekonštruovaného železničného priecestia po pravej strane v smere na Žilinu. Práce boli vykonané od 5. do 7. mája v troch denných nepretržitých výlukách a za úplnej uzávierky cesty I/64. Výluka na trati Hronská Dúbrava – Žiar nad Hronom od 7. apríla do 16. apríla sa týkala zas zriadenia bezstykovej koľaje, výmeny koľajnicových pásov, zvárania a taktiež opravy priecestia v km 58,174, ako aj úpravy svahu (priestranstva) strojom Menzimuck.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, FOTO: J. Lacko, M. Novosedlák



Priecestie v obci Porúbka prešlo kompletnou rekonštrukciou.



Cestná doprava bola počas prác na priecestí v Porúbke „odklonená“ na náhradné priecestie.

## Stanica sa stala domovom okrídlených špekulantov

Banskobystrická železničná stanica má nových nájomníkov. Jeho útroby si za svoje dočasné útočisko vybrala rodinka holubov. V priestore vestibulu, na balkóne, ktorý slúži výhradne ako priestor pre kvety. Práve v jednom z kvetináčov momentálne trónia dve mláďatá a holubica, ktorá sa na „lov“ na zháňanie obživy musí vždy vybrať mimo vestibulu a pekne cez vstupné dvere. A ako to robí? Vystriečne čas, kedy je veľký pohyb ľudí a šup - rýchlo von alebo dnu k mláďatám. Srdce na ich vyhostenie pravdaže ne-



Malé holúbätá vo vestibule stanice našli svoj dočasný domov...

mal nikto, a tak nejaký čas vo vestibule budú môcť ešte spokojne pobudnúť.

(iva)



...a holubica na druhom konci čaká na moment, kedy sa jej podarí vyklznuť von z vestibulu pre potravu mláďatám.



## Odviata vetrom...

...alebo najbližším nákupným centrom? Ktovie?! Povievajúce mikroténové tašky v elektrickom vedení sa však nevidia tak často a tieto takto pekne plápolali vo vetre niekoľko dní v železničnej stanici v Banskej Bystrici.





# Vo svete sú iba tri, z toho jednu máme v Tisovci

Reč je o železnici normálneho rozchodu so zachovaným ozubnicovým zariadením. V sobotu 3. mája sa v železničnej stanici Tisovec uskutočnila prvá verejná prezentácia súpravy ozubnicového parného vlaku, pripravovanej pre zamýšľanú revitalizáciu normálnorozchodnej ozubnicovej železnice Tisovec – Pohronská Polhora na turistické účely. Súčasne sa verejnosti predstavila aj reinstalovaná stála expozícia histórie tejto železnice, pochádzajúcej z roku 1896. Múzeum bude v čase od mája do októbra prístupné verejnosti každú sobotu.



V sobotu 3. mája sa v železničnej stanici Tisovec uskutočnila prvá verejná prezentácia súpravy ozubnicového parného vlaku.

V súčasnosti ide o jednu z dvoch jestvujúcich železníc normálneho rozchodu so zachovaným ozubnicovým zariadením sústavy Abt na európskom kontinente a jednou z troch takých železníc na celom svete. Železnica je od roku 2008 chránená kultúrnou pamiatkou. Hoci právnym základom tejto aktivity je uznesenie vlády SR č. 804 z roku 2007 (v bode C.7. ním bolo uložené „podporiť zrealizovanie projektov Komplexného využitia kultúrohistorického dedičstva a prírodných daností regiónu oživením ozubnicovej železničnej trate Tisovec – Pohronská Polhora a prestavbou nevyužitých železničných tratí na cyklistické cesty“), jej korene siahajú až do roku 1994, kedy pracovníci železničného múzea ŽSR identifikovali v rumunskej železničnej depónii Subcetate štyri adhézo-ozubnicové parné rušne, kompatibilné so zachovaným ozubnicovým zariadením trate Tisovec – Pohronská Polhora a veľmi podobné pôvodným slovenským rušňom, ktoré boli zlikvidované ešte počas 60. rokov 20. storočia. Dva z nich sa podarilo získať od rumunských železníc a dopraviť na Slovensko spoločným úsilím Boda Hauswalda, Georga Hocevara a Čiernohronskej železnice, koncom roku 2002. O štyri roky neskôr odpredal p. Hauswald obidva rušne za symbolické euro podnikovému múzeu ŽSR. Tie následne zverili opravu jedného z rušňov firme OKV, Martin, s. r. o. Veľmi náročná obnova bola po mnohých peripetiách úspešne ukončená pred niekoľkými dňami a rušeň s označením TIVc 4296 bol rušňom firmy LTE Slovakia 13. apríla úspešne prepravený do svojho budúceho pôsobiska. Týmto pôsobiskom je pamiatkovo chránený areál pôvodného rušňového depa Tisovec, ktorý je od roku 2008 zásluhou vtedajšieho i súčasného tisoveckého primátora vo vlastníctve mesta. Úpravu chátrajúceho objektu do užívateľného stavu zabezpečili dobrovoľníci z občian-



...na brigádach nechýbal ani Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh na ministerstve dopravy.

ského združenia Zubačka, pracujúci tu od konca roku 2012 každý druhý vikend. Súčasťou ich aktivity bola aj reinstalácia expozície histórie ozubnicovej železnice v príslušnom objekte. Prvý pravidelný turistický parný vlak sa na ozubnicovej železnici objaví ihneď po ukončení obnovy ozubnicového zariadenia železnice, ktoré ŽSR plánujú vykonať v mesiacoch júl a august 2014.



Na otázky novinárov o tisoveckej zubačke odpovedal ten najpovolanejší - Jiří Kubáček.

ského združenia Zubačka, pracujúci tu od konca roku 2012 každý druhý vikend. Súčasťou ich aktivity bola aj reinstalácia expozície histórie ozubnicovej železnice v príslušnom objekte. Prvý pravidelný turistický parný vlak sa na ozubnicovej železnici objaví ihneď po ukončení obnovy ozubnicového zariadenia železnice, ktoré ŽSR plánujú vykonať v mesiacoch júl a august 2014.

## Z HISTÓRIE TISOVECKEJ OZUBNICOVEJ TRATE

História trate sa začala písať v roku 1872, kedy uhorský parlament schválil výstavbu spojovacej železnice pre hutnícke centrá v Hronci a Tisovci. Výstavbe železnice predchádzali technické problémy, neskôr i hospodárska kríza, nakoniec sa podarilo trať vybudovať v rokoch 1893 - 1896 na dve etapy: najskôr to bol úsek Podbrezová - Pohronská Polhora a potom úsek Pohronská Polhora - Tisovec. Výstavba železničnej trate sa budovala cez náročný terén, s celkovým prevýšením 314 m. Podmienky terénu si vyžiadali vybudovanie niekoľkých unikátnych artefaktov, ktoré môžete obdivovať počas jazdy po trati. Takými je aj tunel s celkovou dĺžkou 786 m, taktiež niekoľko 10 až 15 m dlhých zárezov do skál, miestami až 6 m vysokých násypov a oporných múrov, 8 menších mostov a dvoch až 36 m vysokých oblúkových viaduktov známych ako „Pod Dielom“ a „Čertov“. Pre výstavbu druhého úseku z Pohronskej Polhory do Tisovca bolo nutné vzhľadom na sklonové pomery použiť dvojamelový Abtov ozubnicový systém v dvoch úsekoch stúpania železničnej trate z oboch strán sedla Zbojská. Ozubnicové úseky majú celkovú dĺžku 5836 m s najväčším sklonom 50,2 ‰ tesne pred sedlom. Trať z Pohronskej Polhory vo výške 615 metrov nad morom do štyri kilometre vzdalenej Zbojskej vo výške 735 metrov n. m. Železničná trať je vzájomne poprepletaná s hlavnou cestou z Tisovca do Brezna, ale všetky križovania sú mimoúrovňové. Pôvodná trať obchádzala v Tisovci masív zvaný Kášterec a bola do železničnej stanice zaústena úvratou. Pôvodne odchádzali vlaky z Tisovca úvratou a práve tunel umožnil jej odstránenie.

(red), Foto: Ivan WLACHOVSKÝ



Úpravu chátrajúceho objektu do užívateľného stavu zabezpečili dobrovoľníci z občianskeho združenia Zubačka, pracujúci tu od konca roku 2012 každý druhý vikend...



## Na 1. mája, ...máj nikde

**Kým v nesamostatnej železničnej stanici Žarnovica slávia 1. máj už každoročne a pred stanicou tam každý rok nájdete krásne vyzdobený vrcholec stromca, inde, pred iným železničným objektom, sa stromy pred časom stínali hlava – nehlava. Vraj tiež na stavanie májov. Hovoríte si, tak toto nemá logiku?!**

Veru, súdnemu človeku sa z toho rozum zastavuje. Veď kto by dokázal len tak prísť do cudzieho objektu sa spiliť tam 6 stromov, ktoré tam rástli roky? Pre niekoho absurdná predstava, pre človeka bez zábran – žiaden problém. Brezy v Rimavskej Seči, ktoré



Pri takomto pohľade sa mnohým tiskajú slzy do očí. Najmä naším kolegom, ktorí brezy zasadili.



takmer desať rokov rástli v oplotenom, uzatvorenom areáli Strediska miestnej správy a údržby TO Jesenské, a ktoré tam vlastnoručne zasadili naši kolegovia, padli za obeť len 16 ročnému mladíkovi z osady. Dlhé roky kráslili okolie, nikomu nevadili, nikto so zdravým rozumom ich nemal chuť ani potrebu odstrániť už z akýchkoľvek dôvodov. Až do osudného 1. mája, kedy ich mladík spílil asi meter nad zemou. Šesť briez tak podľahlo ľudskej hlúposti, netaktnosti a akejkolvek štipke

sebaovládania. Smutno - smiešne vysvetlenie odvážneho „pilčíka“ bolo, že ich údajne plánoval použiť na stavanie májov. Taký bol jeho argument. Žiaľ, opäť sme sa presvedčili, že paradoxy sa nám nevyhýbajú ani na našich pracoviskách. Kým na jednom mieste vieme dať tradícii priestor aj na pracovisku a väčšina si to cení, na druhom zas snahu ľudí zmari niekto šmahom ruky. Udalosť spílených briez je samozrejme témou vyšetrovania polície.

(ika), Foto: TO Jesenské

## Tango argentíno na stanici

Občas aj počas obyčajného dňa môžeme prežiť nečakané prekvapenie. V piatok poobede býva bratislavská hlavná stanica väčšinou plná ľudí, ktorí sa ponáhľajú domov po pracovnom týždni. Nebolo to inak ani 25. apríla tohto roku. Cestujúci vo vestibule stanice vyčkávali svoj spoj, keď sa odrazu z reproduktorov staničného rozhlasu namiesto známeho ženského hlasu, ktorý informuje o príchodoch a odchodoch vlakov ozvala hudba. Staré argentínske tango. To, ľudí až tak veľmi neprekvapilo, v dnešnej dobe sú zvyknutí na rôznorodú zvukovú kulisu, ale keď začali neznáme páry spomedzi cestujúcich tancovať tango argentíno, všetci spozorneli. Amatérski tanečníci si pre cestujúcich pripravili prvý flash mob priamo v staničnej budove. Nečakane roztáčali svoje figúry medzi čakajúcimi. Náhliači sa cestujúci sa na chvíľu zastavili a s úsmevom ich sledovali. Mnohí vybrali mobily a natáčali si nečakané prchavé predstavenie. Po skončení sa ozval spontánny potlesk. Tanečníci sa roztrhali medzi divákmi a v reproduktoroch



Amatérski tanečníci si pre cestujúcich pripravili prvý flash mob priamo v bratislavskej staničnej budove.

sa ozvalo bežné, rutinné, hlásenie. Predstavenie načakane, tak ako začalo, aj skončilo. Celé toto malé divadielko zorganizovali tanečníci spoločne s filmármi, ktorý flash mob použijú do pripravovaného celovečerného dokumentu s pracovným názvom - Čakáreň.

Takže ho čoskoro možno uvidíme. A keby aj nie, už teraz môžeme skonštatovať, že to bolo milé osvieženie piatkového popoludnia. Také malé, nečakané prekvapenie.

Palo KOREC







# Železniční futbalisti si zmerali sily vo Svätom Jure

Futbalový klub slovenských železničiarov (FKSŽ) usporiadal 25. apríla Medzinárodný futbalový turnaj v malebnej vinárskej obci Svätý Jur. Turnaja sa zúčastnili zamestnanci GR ŽSR, železničných staníc - Bratislava hlavná stanica,



Kapitán FKSŽ Pavol Šurkala preberá pohár pre víťaza turnaja.



Futbalovú sezónu začali železničari vo Svätom Jure.

Košice, Sládkovičovo (Blue Star), FKSŽ, z Českých dráh to boli ŽST Jihlava, UZŽ Praha, z dopravných spoločností – RCO-CSKD s. r. o., Metrans (Danubia) a z Maďarska - GYSEV. Jednotlivé mužstvá boli rozdelené do dvoch skupín po päť mužstiev. FKSŽ zvíťazilo vo svojej „A“ skupine s Blue Star 2:0, ŽST Jihlavou 4:0, Gysevom 4:1, prehral s RCO-CSKD s.r.o. 1:2, a s počtom bodov 9 obsadilo v skupine 1. miesto. V skupine „B“ Metrans (Danubia) hral s UZŽ Praha 1:0, ŽST Bratislava hl. st. 6:0, ŽST Košice 0:0 a s GR ŽSR 1:0, a s počtom bodov 10 obsadilo v skupine 1. miesto. V ďalšom priebehu turnaja sa hralo o umiestnenie postupne o 9. miesto: ŽST Jihlava – ŽST Bratislava hl. st.(3:2), o 7. miesto: Blue Star – GR ŽSR (2:1), o 5. miesto: RCO-CSKD – UZŽ Praha (2:1), o pohárové umiestnenie, o 3. miesto: GYSEV – ŽST Košice (4:1). Vo finále FKSŽ zvíťazil nad Metrans (Danubia) 4:1. Najlepším hráčom a strelcom turnaja sa stal kapitán FKSŽ Pavol Šurkala a najlepším brankárom bol z mužstva RCO-CSKD Patrik Šedo. Počas turnaja bolo pekné počasie a príjemná priateľská atmosféra. Zúčastnené tímy považujú tento turnaj za začiatok svojej sezóny, príležitosť na priateľské stretnutia, ale aj výmenu skúseností z prevádzky.

Miroslav CAPEK, prezident FKSŽ

## Memoriál Jožka Okona

V apríli sa v Sade Janka Kráľa v bratislavskej Petržalke uskutočnil 19. ročník Memoriálu Jožka Okona – beh všetkých železničiarov, ale aj ostatných. Sedemdesiat bežcov privítalo slnečné, ale pomerne chladné a veterné počasie. V hlavnej kategórii muži do 39 rokov na 5 km po vlnaťavom druhom mieste zvíťazil Jakub Valachovič (1985) vo výbornom čase 16:06. Medzi ženami do 39 rokov na trati dlhej



Na tohtoročnom, už 19. ročníku behu J. Okona sa zúčastnilo 70 bežcov.

1,65 km bola najrýchlejšia Kamila Chomaničová (1995) časom 6:26, Miriam Cidoríková (1999) dominovala medzi dievčatami do 15 rokov za 6:16 a Zdeňek Švejda (1999) časom 5:53 ovládol kategóriu chlapcov do 15 rokov. Najstaršou účastníčkou bola Štefánia Javorská (1937) a najmladším bol 5 ročný Oliver Tešovič, ktorý zabehol vzdialenosť dlhšiu ako jednu míľu pod 11 minút. Milým prekvapením na podujatí bola prítomnosť vedenia ŽSR. Generálny riaditeľ Štefan Hlinka s hovorkyňou Martinou Pavlíkovou odovzdávali ceny víťazom a zúčastnili sa aj žrebovania tomboly. Poďakovanie patrí všetkým organizátorom a sponzorom, vďaka ktorým je Memoriál Jožka Okona pravidelnou súčasťou aprílového bežeckého kalendára a stále sa môže konať bez vyberania štartovného. Už teraz pozývame všetkých bežec-kých nadšencov na jubilejný 20. ročník, ktorý pripravujeme tradične týždeň po behu Devín – Bratislava. Tešíme sa na vás.

Patrik BENKA

**SÚŤAŽ**

POSLEONÝ - 2. ROČNÍK SME VYHRALI MY!

**Príd'te variť guláš do Strečna**

Stredisko internátnej prípravy Strečno pozýva všetkých železničiarov do súťaže vo varení kotlíkového guláša.

**Termín súťaže: SOBOTA 28. júna 2014**  
**Podmienka súťaže: V štvorčlennom družstve minimálne dvaja železničari**

Viac informácií a rezervácie: [www.sipstrecno.sk](http://www.sipstrecno.sk), tel: 041 229 5348, 930 5348, 0903 283 816



# Rušňoparáda slávila 130-ročnú Katku

Mnohé rodiny s deťmi aj priaznivci železnice smerovali v posledný aprílový víkend do košického rušňového depa. V jeho areáli sa po roku znova uskutočnilo tradičné podujatie zamerané na predstavenie unikátnych historických lokomotív i moderných vlakov. Nosným motívom 14. ročníka tejto akcie bola oslava 130. narodenín najstaršieho prevádzkovaného parného rušňa v strednej Európe – populárnej Katky. Počasie síce nebolo ideálne, ale ani to neodradilo ľudí od sledovania pestrého programu. Jednoznačným ťahákom sa stalo predstavovanie rušňov na točni. V areáli sa tiež odohral vojenský prepád rušňa, rušňovodiči si premiérovu zasúťažili a nechýbali ani detské atrakcie. Prosto, v tento víkend sa dobrá nálada šírila ďaleko za hranice depa.

Martin BALKOVSKÝ



Katka na atraktívnom nočnom fotení.



Návštevníci podujatia obdivovali majestátnosť a krásu bratislavského Albatrosa.



Rušňovodiči Peter Cuninka a Michal Hruška udržiavali starú dámu - Katku celé podujatie v kondícii.



Anglická pošta – tak sa nazývala súťaž rušňovodičov, ktorú premiérovu videli v Košiciach. Organizátori čerpali inšpiráciu z populárnej Grand Prix parných rušňov vo Zvolene.



Sprístupnená bola aj unikátna vodná veža. Emilián Cvengroš v jej priestoroch vystavoval obrazy rušňov.



130-ročná Katka začínala prehliadku vozidiel. Na točni nebola sama, spoločnosť jej robili mažoretky.



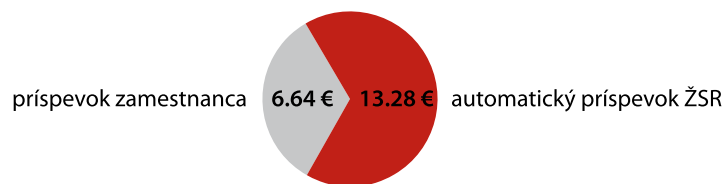


- zamestnanecký benefit pre každého zamestnanca ŽSR
  - špeciálne vytvorené životné poistenie
    - produkt plný výhod
    - sporenie aj ochrana

# Dynamik Ž

poistenie vytvorené špeciálne pre železničiarov

- Automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR – zakotvený v Kolektívnej zmluve



- Možnosť výberu z troch variantov
  - “ viac sporím! ”
  - “ viac ochraňujem seba a svoju rodinu ”
  - “ nastavím si produkt podľa mojich potrieb ”
- Jednoduchá administratíva – stačí len podpis, všetko ostatné je zabezpečené
- Kvalitné, nezávislé finančné poradenstvo
- Automatické úrazové poistenie detí zamestnancov ŽSR do veku 15 rokov – ZADARMO!

info: [dynamikz@anderson.sk](mailto:dynamikz@anderson.sk), tel: 0908 049 000

Uzavri životné poistenie **Dynamik Ž** ešte dnes a hraj o ceny!

## Dynamik Ž sa oplatí!

Mesačne žrebujeme  
5 x poukážky do TECSO v hodnote 10€ a 20€, 3 x tankovacie poukážky OMV a na záver:



4 x Dolce Gusto



2 x tlačiareň



1 x fotoaparát



1 x notebook

Platí pre **Dynamik Ž** uzavretý a platný od 1.2.2014 do 31.8.2014. Žrebovanie a vyhlásenie výsledkov sa uskutoční v septembri 2014.

### Neváhajte a uzatvorte si poistenie **Dynamik Ž** a získate:

- poistnú ochranu pri trvalých následkoch úrazu **až do 5 násobku poistnej sumy**
- plnenie aj v prípade úrazu z dôvodu **nevolnosti či mikrosnánku**
- odškodné** pre prípad **vymenovaných drobných úrazov** (strata zubu, jazvy, ruptúra Achilovej šľachy) ZADARMO
- bez skúmania zdravotného stavu** (platí pre Variant 1 a Variant 2) a **bez posudzovania rizikovosti povolania**
- poistenie **medicínskej asistencie** - telefonické konzultácie s právnikom a lekárom