

# ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK

2015

**Tunely  
v centre pozornosti**

**Hodinová mzda  
pre Solidaritu**

**Tragická zrážka  
na priecestí**



# Úlohy stratégie sa plnia



V októbri a v novembri sa členovia vedenia na poradách venovali okrem pravidelných tém spojených s prevádzkou aj témam hospodárenia, súdnym sporom, ale aj investičnému plánu. Prvá z novembrových porad bola výjazdovou, kde sa riadiaci manažéri stretli so železničiarimi v Moldave nad Bodvou, Košiciach, Trebišove, Maťovciach a aj v Čiernej nad Tisou.

## Výsledky hospodárenia ŽSR za 1 - 9/2015

Vedenie ŽSR prerokovalo a vzalo na vedomie informáciu o výsledkoch hospodárenia ŽSR za 1 - 9/2015 a o aktuálnom stave obstarávania v ŽSR. Za prvých 9 mesiacov tohto roka bol dosiahnutý zisk 38,6 mil. €, čo je oproti plánu lepšie plnenie o cca 16 mil. €. Tento výsledok ovplyvnili predovšetkým vyššie dopravné výkony ako predpokladal plán, ktoré sa premietli do vyšších výnosov z úhrad za použitie ŽI a vyšších výnosov z predaja trakčnej energie. Výsledok ovplyvnilo aj nižšie čerpanie prevádzkových nákladov (najmä prijaté služby, opravy a udržiavanie i iné) a nižšie odpisy ako predpokladal plán. Uvedené sa priaznivo prejavilo aj v dosahovaných kľúčových parametroch výkonnosti (najmä nákladovosť, produktivita práce z výnosov, produktivita práce z výkonov a z pridanej hodnoty). K 30. 9. 2015 pracovalo v ŽSR celkom 14 022 zamestnancov. K sledovnému obdobiu bolo rozpracovaných celkom 12 verejných obstarávaní nadlimitnou metódou.

## Súdne spory v ŽSR

Vedenie firmy vzalo na vedomie správu o súdnych sporoch. V priebehu roka 2015 boli za znamenané nové spory vedené na:

- » Generálnom riaditeľstve ŽSR - celkom 537 prípadov (v tom aktívne spory v počte 178 a trestné, resp. priestupkové konania v počte 343), v 60 prípadoch sa dosiahlo mimosúdne vysporiadanie a podaných bolo celkom 66 exekučných návrhov;
- » VOJ SHM - celkom 71 prípadov (v tom 58 aktívnych sporov) a podaných bolo 65 exekučných návrhov.

Z hľadiska počtu prípadov ťažisko tvoria trestné resp. priestupkové činy (najmä krádeže) a neplatenie nájomného. Samotné trestné a priestupkové konania v tejto oblasti sú veľmi administratívne náročné. V prípade páchatelov ide vo väčšine prípadov o osoby, ktoré sa notoricky živia krádežami a vo väčšine ide o osoby bez pravidelného zárobku a úspešnosť exekúcií je teda veľmi nízka.

Vedenie ŽSR vzalo na vedomie správu o plnení stratégie ŽSR počas roka 2015. Pre plnenie piatich vrcholových strategických cieľov ŽSR (zabezpečiť vyrovnané hospodárenie,

efektívne riadenie dopravy, efektívnu údržbu, efektívnu správu železničnej infraštruktúry a interných procesov a modernú infraštruktúru) bolo v rámci ŽSR stanovených celkom 137 vykonávacích strategických cieľov a 212 ukazovateľov výkonnosti. Z ich vyhodnotenia vyplýva, že úlohy stratégie ŽSR sa priebežne plnia a plnenie stratégie ŽSR nie je zásadným spôsobom ohrozené.

- » Rozhodnutím GR č. 48/2015 bol schválený návrh 2. aktualizácie investičného plánu zabezpečeného z vlastných zdrojov aktiváciou (hospodárskym spôsobom) na rok 2015. Zmena rozpisu tohto plánu vyplynula z aktuálneho stavu vývoja počas roka, prehodnotenia výšky použitia vyzís-

kaného materiálu pre železničnú infraštruktúru a požiadaviek útvarov GR ŽSR a VOJ.

- » Rozhodnutím GR č. 49/2015 bola schválená aktualizácia plánu projektu č. 03/2015 - Inteligentný merací systém - IMS (smart-metering) v podmienkach ŽSR. Návrh bol spracovaný v súlade s rozhodnutím GR č. 43/2015 a s prihliadnutím na aktuálne podmienky realizácie projektu, čím sú spresňované postupové termíny pre plnenie úloh v etape implementácie a vyhodnotenia projektu. Implementácia projektu by mala byť dokončená 11. 6. 2016 rozhodnutím o spustení reálnej prevádzky IMS. Schválenie hodnotiacej správy je naplánované na júl 2016.

Anton KUKUČKA

## Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - september 2015

UKAZOVATEL	1. - 9. 2015	1. - 9. 2015 plán	1. - 9. 2014	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
<b>ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)</b>					
<b>Výnosy celkom</b>	<b>348 564</b>	<b>340 214</b>	<b>338 949</b>	<b>102,45</b>	<b>102,84</b>
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	135 968	125 098	126 788	108,69	107,24
- v tom úhrada za prístup k ŽI	58 941	55 454	53 515	106,29	110,14
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	187 500	187 500	187 500	100,00	100,00
<b>Náklady celkom</b>	<b>309 987</b>	<b>317 594</b>	<b>319 799</b>	<b>97,60</b>	<b>96,93</b>
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	42 030	21 854	19 736	192,32	-
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-125	-433	-522	28,87	23,95
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	41 905	21 421	19 214	195,63	-
<b>Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení</b>	<b>38 577</b>	<b>22 620</b>	<b>19 150</b>	<b>170,54</b>	<b>-</b>
<b>DOPRAVNÉ VÝKONY</b>					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	25 899	25 882	23 888	100,07	108,42
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	10 970	10 207	10 544	107,48	104,04
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	7 603	6 698	6 451	113,51	117,86
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	13 862	13 021	13 298	106,46	104,24
<b>Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm</b>	<b>36 869</b>	<b>36 089</b>	<b>34 432</b>	<b>102,16</b>	<b>107,08</b>
<b>Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm</b>	<b>21 465</b>	<b>19 719</b>	<b>19 749</b>	<b>108,85</b>	<b>108,69</b>
<b>ZAMESTNANCI</b>					
Priemerný prepočítaný stav	14 002	14 300	14 113	97,92	99,22
Evidenčný počet k 30. 9.	14 022	-	14 018	-	100,03

## Nový dopravca na trati Bratislava – Banská Bystrica

V európskom vestníku bolo 6. 11. 2015 zverejnené oznámenie o začatí súťaže na liberalizáciu diaľkovej vlakovej dopravy medzi Bratislavou a Banskou Bystricou. Vysúťažný partner štátu by mal na trati zabezpečiť kvalitné vlakové spojenie medzi týmito dvoma mestami počas najbližších desiatich rokov.

„Rozvoj železničnej dopravy je jednou z priorit nielen EÚ, ale aj vlády SR. Od tejto súťaže si slubujeme jej ďalšie skvalitnenie a zvýšenie počtu cestujúcich na železnici,“ povedal minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, Ján Počiatek. Podľa súťažných podkladov bude dopravca na tejto trase vypravovať vlaky, ktoré ročne prejdú 1,5 milióna vlakovokilometrov. Prevádzkovateľ bude minimálne osem vlakových súprav s kapacitou minimálne 530 miest na sedenie pre každú jednu súpravu. Cenu, ktorou bude štát prevádzkovateľa tejto linky dotovať, určí transparentná súťaž, ktorá je vypísaná formou nadlimitnej zákazky.

(red)



## NA OBÁLKE

Jaroslav Balog a Slavomír Nehyla z SMSÚ ŽTS TO Margecany s ťahovačkami v Ťahanovskom tuneli.

# Výjazdové rokovanie vedenia ŽSR na pôde košického oblastného riaditeľstva

Počas dvoch dní, konkrétne 4. a 5. novembra sa uskutočnilo výjazdové rokovanie vedenia ŽSR so zástupcami OR a MO Košice.

Pre vedenie ŽSR bol pripravený bohatý program výjazdového rokovania, i napriek jeho náročnosti sa ho podarilo zrealizovať. Na jednotlivých miestach boli prerokované konkrétne aktuálne otázky v oblasti zabezpečenia potrieb prevádzky (riešenie nedostatkových profesií, súčinnosti výkonu revízií a opráv zariadení infraštruktúry a iné) a požiadaviek investícií pre košický mostný obvod a Oblastné riaditeľstvo Košice. Zároveň boli za účasti prednostov a námestníkov prednostov vykonané obhliadky ŽST Moldava nad Bodvou, Košice, Trebišov, Maťovce a Čierna nad Tisou. Nie nadarmo sa hovorí, radšej raz vidieť ako stokrát počuť a platí to aj vo vedení našej firmy. Priame stretnutia a poukázanie problému na konkrétnom mieste navodí reálnejší pohľad a často okamžitý spôsob jeho riešenia. A práve to bolo cieľom stretnutí na východnom Slovensku.

(sch)



Na košickej stanici privítal generálneho riaditeľa ŽSR Dušana Šeďčika (vpravo) a ďalších členov vedenia prednosta stanice Ján Miženko (v strede) spolu s Jánom Nastišinom, riaditeľom OR Košice.



Terminál v Moldave nad Bodvou bol prvou zastávkou vedenia ŽSR novembrového výjazdového stretnutia.



V Trebišove privítala vedenie ŽSR prednosta stanice Viera Kuzmišinová (vľavo) spolu s Kamilom Kočiškom (druhý zľava), dopravným námestníkom. Z ukončenej dlhoročnej rekonštrukcie staničnej budovy majú radosť. Uvítali by však aj opravu nástupísk a prístupovú cestu na stanicu.



V technickej miestnosti, kde nad bezpečnosťou cestujúcich aj priesktorov stanice už dohliadajú zamestnanci investora, je ešte čo doladiť a vylepšiť. Anton Kukučka, riaditeľ Kancelárie GR ŽSR (druhý vpravo) diskutoval na túto tému s prednostom stanice a zástupkyňou firmy Achilles, a.s., ktorá revitalizáciu realizuje.



So službukonajúcim výpravcom v Maťovciach na lávke ponad koľajisko sa zvalal Milan Kubiček, prevádzkový námestník GR ŽSR.



Igor Polák, vedúci košického investorského pracoviska súčasne investičné akcie v ŽST neďaleko ukrajinskej hranice odprezentoval priamo na lávke v Čiernej nad Tisou.



Marián Frko, zástupca firmy BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (vpravo) privítal vedenie ŽSR, OR Košice a ŽST Čierna nad Tisou na výklopničku v Dobrej.





# Malými krokmi postupne k lepšiemu imidžu firmy

S Máriom OLEŠOM, riaditeľom odboru ľudských zdrojov, sme sa rozprávali o zmenách a projektoch, ktoré sa v oblasti ľudských zdrojov pripravujú a ich cieľom je, okrem iného, aj posilnenie imidžu firmy. Témou rozhovoru bolo aj kolektívne vyjednanie a benefity železničiarov.

**Blíži sa koniec roka, kedy sa hodnotí, bilancuje... Okrem iného aj KZ ŽSR. Aké je hodnotenie plnenia kolektívnej zmluvy?**

Plnenie záväzkov vyplývajúcich z kolektívnej zmluvy hodnotenej k 31. októbru je pozitívne. ŽSR ako vzorný zamestnávateľ plní dohodnuté náležitosti postupne v priebehu roka tak, aby boli v plnej miere splnené. Napriek snahe odborových organizácií prezentovať vývoj plnenia KZ ako nedostačujúci, opatrnejší priebeh plnenia rastu priemernej mzdy na VOJ v prvej polovici roka 2015 svedčí o racionálnom prístupe firmy k hospodáreniu a tento považujem za správny.

**Kedže KZ platí aj v roku 2016, zmeny sa budú týkať iba miezd. Prebiehajú už kolektívne vyjednávania? Aké sú požiadavky odborárov?**

Ako to postupne spoznávam, tak vzhľadom na možnosti našej spoločnosti sú požiadavky odborárov pravidelne každý rok nereálne. Východiská Podnikateľského plánu ŽSR sú predkladané na rokovania Správnej rady ŽSR, ktorej súčasťou sú aj zástupcovia zamestnancov, preto považujem ich požiadavky postavené na dvojnásobku plánovaného percenta nárastu mzdových prostriedkov za zbytočné „tance“ okolo horúcej kaše. Budeme však robiť všetko pre to, aby sme nakoniec dospeli k vzájomnej dohode, s ktorou budú spokojné obe strany.

**Pred časom sa zaviedla na internete záložka KARIÉRA. Aké sú ohlasy na jej vznik a ako je využívaná?**

Áno, sekcia na webovej stránke ŽSR s názvom Kariéra je síce malým krokom v rozšírení obsahu samotnej webovej stránky, avšak obrovským krokom pre ŽSR samotné, najmä čo sa týka získavania nových zamestnancov do prevádzkových profesií. Úprimne, v súkromí spolupracujem s mladými ľuďmi a znalosť o firme, resp. imidž značky ŽSR práve u mladšej generácie je veľmi nízky, ak nie nulový. V tejto oblasti máme čo doháňať a som presvedčený, že veľa, či už študentov, alebo (čerstvo) nezamestnaných doteraz netušilo, že v ŽSR existujú desiatky voľných pracovných príležitostí. Práve sekcia Kariéra je jedným z prvých krokov na dlhej ceste k pozitívnej reputácii našej firmy. Samozrejme, prvé ohla-

sy sú dobré, avšak potenciál aj tejto sekcie je ďaleko väčší, pre inšpiráciu stačí pohľad na webové stránky niektorých európskych manažérov infraštruktúry.

**ŽSR sú zapojené do projektu duálneho vzdelávania. Priblížite nám v krátkosti, v akom štádiu je tento projekt, s koľkými a ktorými školami má firma zmluvy?**

V súčasnom období sa realizujú všetky prípravné práce, aby vstup ŽSR do systému duálneho vzdelávania v školskom roku 2016/2017 bol úspešný. Prebieha overenie spôsobilosti zamestnávateľa na 43 pracoviskách v rámci oblastných riaditeľstiev Košice, Žilina a Trnava. Ihneď po vydaní osvedčenií uzatvoríme zmluvy o duálnom vzdelávaní so SOŠ železničnou v Košiciach, SOŠ dopravnou v Martine - Priekopa a s Dopravnou akadémiou v Trenčíne, v študijných odboroch mechanik - elektrotechnik so zameraním na zabezpečovací techniku, operátor prevádzky a ekonomiky dopravy a v učebných odboroch železničiar a elektromechanik. Zároveň pracujeme na propagácii duálneho vzdelávania na internetovej stránke ŽSR v sekcii Kariéra, kde bude vytvorená nová časť s názvom Duálne vzdelávanie. Tam sa záujemcovia dozvedia všetky výhody štúdia a budúceho zamestnania na ŽSR, ako aj potrebné informácie k vstupu do duálneho vzdelávania. O jednotlivých profesiách, ktoré môže absolvent týchto študijných a učebných odborov u nás vykonávať, sa záujemcovia môžu dozvedieť aj z propagačného videa, ktorého príprava vrcholí v týchto dňoch. Naši filmári, ktorým aj touto cestou ďakujeme za spoluprácu, svojim profesionálnym prístupom verne zachytili autentickosť a živú pracovnú atmosféru na našich pracoviskách. Paralelne pripravujeme aj propagačné letáky, ktoré budú k dispozícii záujemcom o duálne vzdelávanie pri našich návštevách na základných školách.

**Už niekoľko rokov funguje na intranete Interný trh práce. Je táto stránka funkčná a prínosná?**

Lokalita Intranetového portálu ŽSR „Interný trh práce“ je, samozrejme, funkčná a využívaná aj napriek tomu, že v súčasnosti obsahuje len zoznam voľných miest bez ďalšej funkcionality. Jej prínos je najmä v tom, že ktorýkoľvek zamestnanec ŽSR v prípade, že má potrebu zmeniť aktuálne vykonávanú



profesiu, nájde svoje možnosti práve tu. Je to dobrý základný nástroj a svoju úlohu si plní. Čo sa týka budúcej funkcionality, pracujeme aj s myšlienkami kariérnych ciest alebo rozvoja zamestnancov, čo je aj náplňou v súčasnosti realizovaného projektu Koncepcia rozvoja ľudských zdrojov. Všetko je však otázkou najmä alokovaných financií.

**Pripravujete zmenu v benefitoch pre zamestnancov? Ktoré doterajšie sú využívané najviac a ktoré najmenej?**

Áno, plánujeme zmeny, avšak nie všetky sú realizovateľné hneď a niektoré budú súčasťou budúcich kolektívnych vyjednaní. Cieľom je vytvárať naďalej priaznivé pracovné prostredie pre našich zamestnancov tak, aby práve oni boli súčasťou širiteľov dobrého mena spoločnosti nielen v internom, ale najmä v externom prostredí. ŽSR však už dnes poskytujú širokú škálu zaujímavých benefitov a našou úlohou do blízkej budúcnosti je zabezpečiť, aby ich viac vnímali nielen súčasní zamestnanci, ale aj noví uchádzači o zamestnanie. Nie všetko je len otázkou samotnej mzdy a práve novým uchádzačom viac povie konkrétne, napr. číselný príklad vybraného benefitu ako strohá informácia, že zamestnávateľ poskytuje príspevok na DDS. Určite budete súhlasiť s tým, že viac budete počúvať, ak vám rovnakú informáciu predám spôsobom, že vám zamestnávateľ prispeje, napr. na DDS, v priemere, povedzme 300 € ročne. Z benefitov, ktoré obsahuje naša kolektívna zmluva, patrí medzi najvyužívanejšie pracovné voľno s náhradou mzdy, ktoré zamestnávateľ poskytuje pri dôležitých osobných prekážkach aj nad rámec Zákonníka práce. Je to najmä voľno na vyšetrovanie alebo ošetrovanie zamestnanca alebo na sprevádzanie rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia. Pre osamelých rodičov s dieťaťom mladším ako osem rokov je tu možnosť čerpania ďalšieho pracovného voľna v rozsahu jedného dňa v mesiaci s cieľom lepšej starostlivosti o rodinu. Pre vytvorenie

konkrétnejšej predstavy môžeme konštatovať, že na uvedené účely bol za tri štvrtroky tohto roku vyčerpaný objem mzdových nákladov cca 2 mil. €. Necelých 65 % z tohto objemu bolo vyplatených ako náhrada mzdy pri návšteve lekára, sprevádzanie predstavuje 32 %. Z tohto príkladu si môžete urobiť obraz o tom, že každý benefit firmu niečo stojí.

**Zamestnanci ŽSR, pre ktorých sú určené rekondičné pobyty, sa na naposledy využívané zariadenie vo Vyšných Ružbachoch dost' sťažovali. Aj k nám do redakcie prišli mnohé sťažnosti. Chystáte zmeny v tejto oblasti?**

Je pravdou, že rekondičné pobyty vo Vyšných Ružbachoch celkom nenaplnili naše očakávania. Sťažnosti zamestnancov sme sa snažili riešiť komunikáciou s kúpeľmi a upozornením na kritizované nedostatky. V súčasnosti sme vo fáze verejného obstarávania nového poskytovateľa rekondičných pobytov. Na základe výsledkov súťaže bude pripravený konkrétny

harmonogram rekondičných pobytov pre budúci rok a pevne verím, že budeme všetci spokojnejší.

**Aké sú plány nového riaditeľa v ľudských zdrojoch v najbližšom období? Čo by ste radi zmenili? V ktorej činnosti je najviac nedostatkov, resp. kde by ste zmenili doteraz zaužívané postupy, aby to lepšie fungovalo?**

Niektoré zmeny som už naznačil v priebehu rozhovoru. Napriek tomu považujem za nutné zopakovať, že prioritnou úlohou ŽSR v oblasti LZ je budovanie silnej značky a mena firmy v externom prostredí tak, aby mladí ľudia poznali, akou spoločnosťou ŽSR je a aké možnosti z pohľadu zamestnania ponúka. Do nasledujúcich piatich až desiatich rokov máme ambíciu, aby boli ŽSR pripravené na odchod súčasnej silnej generácie zamestnancov do dôchodku najmä v kľúčových prevádzkových profesiách a aby sme plynulo zabezpečili ich nástupcov. Čo sa týka práve súčasných

zamestnancov, budem rád, ak čo najdlhšie zostanú našimi kolegami v stabilnom a bezpečnom pracovnom prostredí, aby spoločne uľahčili aklimatizáciu nových zamestnancov. Uvedené spolu súvisí s množstvom ďalších aktivít, z ktorých spomeniem najmä spoluprácu so školami na všetkých úrovniach, s nadväzujúcim vzdelávaním našich zamestnancov, ktoré pripravujeme tiež v rámci projektu koncepcie rozvoja ľudských zdrojov. A čerešničkou na torte bude veľmi kreatívny projekt s názvom Interaktívna miestnosť „Staň sa železničiarom!“ Na tomto projekte spolupracujeme spolu s odborom komunikácie (o projekte viac v niektorom z nasledujúcich čísel - pozn. redakcie). Ďalšie zmeny budú takmer vo všetkých oblastiach LZ, avšak pôjde len o menšie úpravy súčasných procesov, najmä odbúravanie zbytočných „papierovačiek“ alebo náležitostí, ktoré v modernej firme strácajú svoje opodstatnenie.

Ďakujem za rozhovor.

(sch)

## Aj stať sa železničiarom sme ponúkali na veľtrhu práce

Veľtrh s názvom Práca a kariéra bol minulý rok úspešný, preto ŽSR ani teraz neváhali a pridali sa k takmer 60 vystavovateľom, ktorí v svojich stánkoch ponúkali voľné pracovné miesta. Pracovný veľtrh sa konal 21. a 22. októbra v Trnave. Navštívilo ho množstvo študentov, absolventov, ale aj iných záujemcov o prácu. Návštevníci sa mali možnosť zúčastniť viacerých sprievodných aktivít a zaujímavých prednášok zameraných na prípravu na pohovor, testovanie jazykov. Mali šancu zažiť aj koučovací rozhovor či testovanie svojich komunikačných zručností.

Na tomto veľtrhu si mali možnosť potenciálni zamestnanci vybrať z desiatok firiem a získať aj zaujímavú pracovnú ponuku. Vystavovateľmi boli lokálne a medzinárodné firmy, ktoré

hľadajú zamestnancov v trnavskom, nitrianskom a bratislavskom kraji, ale aj okolí. O železniciu mali záujem najmä mladší uchádzači, čo je vzhľadom na vekovú štruktúru súčas-



Na veľtrhu práce sme zastihli v rozhovore aj zľava: Jána Uhnaveho, riaditeľa OR Trnava, Mária Oleša, riaditeľa O 510 a Ľubomírom Gazdíkom, prednostom sekcie LZ trnavského OR-ka.



Na všetky otázky záujemcov ochotne a s úsmevom odpovedali zamestnanci sekcie ľudských zdrojov Oblastného riaditeľstva Trnava (zľava) Blanka Puterová a Martina Jurišová.

ných zamestnancov potešujúcou správou. „Ponuka ŽSR ohľadom profesii je rôznorodá, vo zverejnených ponukách sú pracovné pozície pre záujemcov so základným vzdelaním až po pozície pre vysokoškolákov. Ponuka najväčšieho zamestnávateľa na Slovensku je podľa nás dostatočná. Železnice SR ponúkajú funkcie ako posunovač, návestný majster, elektrikár, elektromontér silnoprúdových zariadení, signalista, výpravca a dozorca výhybiek,“ povedal riaditeľ ÚPSVaR Trnava Igor Válek, ktorého sme sa opýtali, či považuje ponuku práce na železnici za postačujúcu. Aký záujem sme zaznamenali tento rok? Zopár žiadostí už naši personalisti v Trnave dostali, necháme sa teda prekvapiť, koľko z týchto uchádzačov bude úspešných a splní požiadavky na uvedené pracovné pozície.

(pop)





## TRNAVA: Expozícia historických vozidiel otvorená

Dňa 15. októbra sa na 4. nástupišti železničnej stanice Trnava zišli členovia Klubu priateľov železníc Trnavy a okolia (KPŽT), priaznivci koľajovej dopravy a oficiálni hostia, aby slávnostne otvorili expozíciu historických vozidiel a ďalších železničných zariadení.

Expozícia KPŽT má za cieľ pripomínať bohatú históriu železničnej dopravy v Trnave a jej okolí. Základom expozície je parný rušeň vyrobený v roku 1908 pre trnavský cukrovar, ktorý má hmotnosť 29 ton a slúži na úschovu exponátov a na výstavy. Zelený vozeň sa prevažne používal u manipulačných vlakov pre vlakové čaty a teraz bude slúžiť pre klubové účely. Plocha obidvoch vozňov je dostatočne veľká, aby tu našli svoje miesto aj železniční modelári. „Na expozícii sme pracovali viac ako tri roky, cestujúcim aj širšej verejnosti chceme pripomenúť históriu železničnej dopravy – na to budú slúžiť aj panely rozostavané popri koľaji,“ hovorí Bohuslav Kralovič, jeden z najaktívnejších členov klubu. Exponáty sa budú postupne doplňovať. Teraz už je inštalované mechanické návěstidlo s predzvestou, vodný žeriav a mechanické závary.

Milan KLUBAL



Expozíciu môžete nájsť v ŽST Trnava na 4. nástupišti.

## Hodinová mzda darovaná SOLIDARITE pomôže kolegom v núdzi

**Správna rada fondu SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky na treťom riadnom zasadnutí konanom 13. októbra vyhodnotila výnosy z darovaných 2 % zo zaplatenej dane za rok 2014. Zároveň spustila tradičnú vianočnú akciu „Hodinová mzda pre SOLIDARITU“.**

Výnos z darovaných 2 % zo zaplatenej dane za rok 2014 predstavuje sumu 18 851,34 €. Vďaka patrí všetkým železničiarom, ktorých táto akcia nenechala ľahostajnými, čím prispeli na účet fondu sumou 16 851,34 €. V porovnaní s rokom 2014 bol celkový výnos z akcie v roku 2015 vyšší o 1 725,26 €.

Na zasadnutí Správnej rady fondu SOLIDARITA bolo prerokovaných a schválených 6 žiadostí o finančnú podporu v celkovej sume 4 550 €. Finančnú čiastku 600 € dostal zamestnanec ŽSR na zmiernenie následkov po živeľnej pohrome. Päť žiadateľov o podporu v ťaživej životnej situácii získalo celkovo 3950 €. Od začiatku roka 2015 bolo vyplate-

ných z fondu 27 finančných podpôr v celkovej sume 20 550 €. Za viac ako devätnásť rokov mohol fond SOLIDARITA vďaka peňažným darom poskytnúť pomoc až 764 železničiarom a ich rodinám v celkovej sume 461 827,88 €. Správna rada spustila aj tradičnú vianočnú akciu pod názvom „**Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!**“, ktorá trvá od tohtoročného novembra a skončí až v októbri 2016. Túto akciu fond organizuje už od roku 2000 a vždy sa stretáva s pochopením zo strany železničiarov, ktorí svojimi príspevkami dokazujú, že ich osud kolegov nenecháva ľahostajných. Príkladom je aj posledná akcia Vianoce 2014, ktorej výnos vďaka železničia-

rom predstavuje sumu 13 759,91 €. Vedenie fondu verí, že aj v tomto roku zamestnanci železníc nezostanú k tejto vianočnej výzve ľahostajní a rozhodnú sa prejavíť spolupatričnosť práve poukázaním svojej hodinovej mzdy na účet fondu. V dnešnej dobe, v ktorej technické riešenia veľakrát nahrádzajú ľudský cit, máme takto možnosť dokázať, že stále, i napriek životným skúškam, vyhráva dobré ľudské srdce a ochota pomôcť našim kolegom, ktorí to práve potrebujú. A práve za tento kúsok spolupatričnosti a ľudského citu fond SOLIDARITA svojim priaznivcom ďakuje.

(KB)



# Staničná budova v Púchove sprístupnená cestujúcim

Keď sa 24. októbra 2012 začalo s búraním pôvodnej prijímacej budovy v železničnej stanici Púchov, cestujúci sa na dlhší čas museli uskromniť s osobnými pokladňami a čakárňou v provizórnom objekte postavenom z unimobuniiek. Tento dočasný stav pominul 29. októbra tohto roku, keď bola verejnosti sprístupnená druhá časť novopostavenej staničnej budovy - odbavovacia hala s prístupom k nástupištiam. Novostavba poskytuje okrem hygienických zariadení, čakární, osob-

ných pokladní aj možnosť komerčného prenájmu plochy s celkovou výmerou 24 m<sup>2</sup>. Jej využitie bude závisieť od prejaveneho záujmu prevádzkovateľov služieb. Cestujúci by určite privítali predajňu s občerstvením a dennou tlačou. Pripravené sú tiež vodovodné prípojky pre pripojenie nápojových automatov. Celkové náklady na výstavbu novej budovy železničnej stanice presiahli 2,4 milióna €.

Martin BALKOVSKÝ



V tomto roku bola postavená časť staničnej budovy určená pre cestujúcu verejnosť.



Vestibul je vybavený vodiacimi pásmi pre nevidomých občanov.



Takto bola pred výstavbou prezentovaná vizualizácia vestibulu...



...a takýto reálny pohľad sa naskytne ľuďom v novostavbe.



Na poschodí sú cestujúcim k dispozícii až 2 čakárne. Ich kapacita predstavuje takmer 60 miest na sedenie. Otvorené sú denne od 5.00 hod. do 23.00 hod.



Cestujúci si môžu zakúpiť cestovné lístky v troch pokladniach. Jedna z nich je prispôbena pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu. Do priestoru pokladní vedú aj dverka pre dočasné uloženie batožiny.





# V Ružbašskom tuneli sa jazdí ako po masle

Do tunela sme vchádzali z neďalekej železničnej zastávky Nižné Ružbachy. Zrejme v tomto čase (okolo desiatej hodiny dopoludnia) nebýva v staničke ani zvyčajne veľa ľudí, v čase nášho príchodu však zívala prázdnotou. Niet sa čo čudovať, keďže v tom čase bola už štvrtý deň železničná doprava v tomto úseku až po Starú Ľubovňu úplne vylúčená. Cestujúcich medzi stanicami Podolínce – Stará Ľubovňa od 19. do 27. októbra vozili autobusy. Dôvodom bola výmena opotrebovaných koľajníc v celej dĺžke Ružbašského tunela.



Na fotografii zľava Stanislav Gahura, traťový strojník, Jaroslav Dravecký, správca ŽI, Ján Dluhoš, traťový robotník a Róbert Novák, vedúci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves.

V budove zastávky v Nižných Ružbachoch sa už nenachádza nikto zo železničiarov, keďže relatívne obmedzená železničná doprava si nevyžaduje dopravnú obsluhu. Jediným svedkom nášho príchodu bol psík, ktorý nás vítal hlasným štekotom. Nebol zúrivy, práve naopak, akoby sa tešil. Patrí nájomníkovi bytu v staničnej budove, a tak je tu doma. Jesenné sychravé počasie sprevádza náš vchod do tunela, kde nás okrem tmy a vlhkého prostredia sprevádzajú aj kvapky padajúce z kamenných stien. A práve vlhko spôsobilo veľkú koróziu

koľajníc, ktoré boli v tuneli od roku 1958. Nadmerná korózia si vyžiadala aj výmenu upevňovadiel a podkladnice. „Výmena koľajníc sa realizovala vložением nových koľajnicových pásov S49 v celkovej dĺžke 1000 m a bola zriadená bezстыková koľaj v celkovej dĺžke 475m,“ povedal Róbert Novák, vedúci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves, ktorého sme v tuneli stretli. „Objednali sme blok

## STAVBA TUNELA

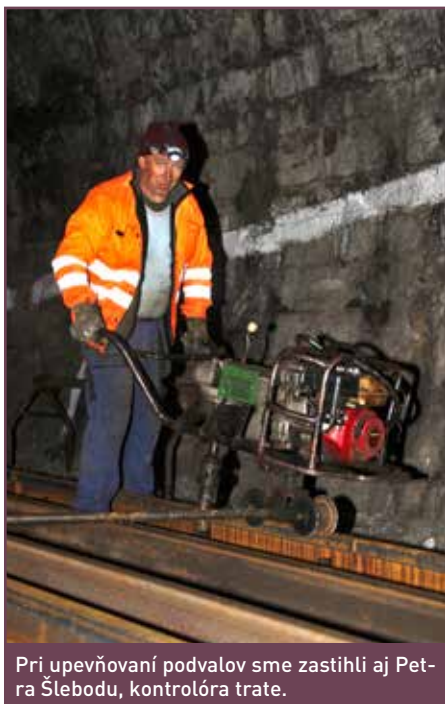
Práce na výstavbe takmer 453 metrov dlhého Ružbašského tunela sa začali v roku 1944. Tunel sa staval rakúskou modifikovanou sústavou až do prerušenia prác v dôsledku vojnových udalostí. V prácach sa pokračovalo až po skončení vojny, ale len do roku 1949. Vtedy bolo treba presunúť všetkých pracovníkov aj stroje na stavbu Trate družby. V tomto období už bol tunel takmer pred dokončením, bolo treba dokončiť len portál v smere od Podolínce a asi 50 m tunelovej rúry. Stavba tunela sa dokončila v roku 1966. Pre stabilizáciu svahov v predzáreze portálu P2 sa po prvýkrát vo väčšom rozsahu uplatnili plošné kotvenia svahov. V tuneli bol položený zvršok tvaru T. Zavodnenosť tunela si vyžiadala v roku 1993 začať opravné práce, ktoré však pre nedostatok finančných prostriedkov boli v roku 1995 prerušené.



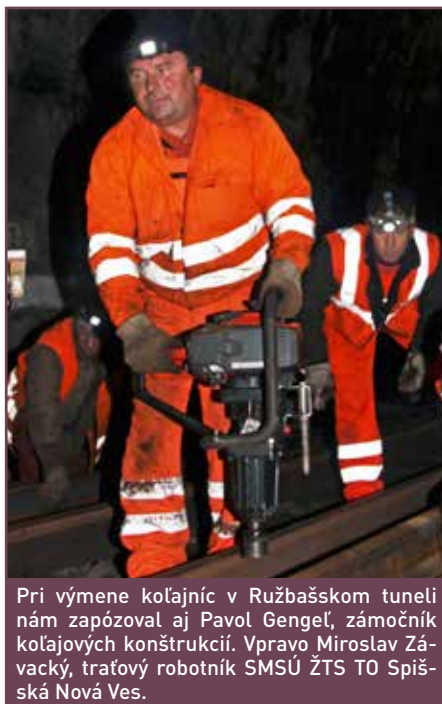
Ružbašský tunel je dlhý presne 452,7 m.



Traťový robotník Ján Dluhoš s motorovou uťahovačkou podvalov.



Pri upevňovaní podvalov sme zastihli aj Petra Šlebodú, kontrolóra trate.



Pri výmene koľajníc v Ružbašskom tuneli nám zapožičal aj Pavol Gengeľ, zámočník koľajových konštrukcií. Vpravo Miroslav Závacký, traťový robotník SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves.

7-dňových výluk od 19. októbra. V dennej výluke 12 zamestnancov vymenilo 200 m koľajových pásov, t. j. 100 m koľaje, pryžové podložky, dvojité pružné krúžky a drobný zvrškový materiál. Následne sme vyzískané koľajnice previezli do ŽST Kežmarok,“ dodal Jaroslav Dravecký, správca ŽI. Traťovák pomáha v tmavom tuneli osvetľovacia technika z MDS Štrba a Spišská Nová Ves, vozíky MUV a podvozky na prepravu koľajníc. Výluky sa zvládli bez problémov a v termíne. A čo je pre traťovákov dobrou odmenou, to sú reakcie rušňovodičov, že v Ružbašskom tuneli sa teraz jazdí ako po masle.

Dana SCHWARTZOVÁ



# Železničné priecestia na Horehroní

Trať v smere Brezno – Červená Skala je známa nielen malebnou krajinou, ale aj množstvom priecestí. V úseku dlhom 47,5 km je takmer na každom kilometri priecestie. Zabezpečené sú rôzne, no zvláštnosťou šiestich priecestí v tomto úseku je to, že sú stále obsluhované mechanicky.



ŽST Heľpa, v ktorej sú mechanické vchodové návěstidlá.

Ide o dve železničné priecestia, ktoré sú obsluhované z Novej Maši, tri zo závorárského stanovišta v Závadke nad Hronom a jedno z Odbočky Brezno – Halny. Je až neuveriteľné, že na diaľku viac ako jedného kilometra ovláda hlásničiar v Novej Maši otvorenie či zavretie priecestia. A pritom používa techniku, ktorú železničiarri podľa dostupných informácií zostrojili ešte v roku 1922. Čuduj sa svete – fungujúcou dodnes. Jednodu-



Ústredná zámka v dopravnej kancelárii v Gašparove, ktorá slúži k mechanickej závislosti zabezpečovacieho zariadenia. Pochádza ešte z prvej republiky.



Zariadenie na obsluhu mechanických vchodových návěstidiel a ich predzvestí.



...a výpravca Cyril Gandžala pri ich obsluhu.

cho klukou točí buď do jednej, alebo druhej strany, aby povolil či zamedzil vstup na priecestie. V porovnaní s modernou technikou, ktorá dokáže ovládať priecestie automaticky jazdou vlaku, je pohľad na drevené rahnno, jednoduchú konštrukciu zabezpečenia a drôty vedené nízko popri trati ako cesta rozprávkovým lesom. A k tomu krása Horehronia a človek by sem modernu ani nepustil. Inde vo svete nie je ničím výnimočným, keď si mechanické zabezpečenia ponechávajú práve z nostalgie. Modernizácia je však aj v tomto prípade nutnosťou. „**Problém starších, mechanicke ovládaných zariadení je hlavne v tom, že už na ne neexistujú náhradné diely,**“ povedal k potrebe inovácie Jozef Macejko, vedúci oddelenia ZT a DS



Pákový doťahovač. Súčasť mechanicke ovládaných predzvestí.



Výpravca v ŽST Brezno, Stanislav Štugner, tiež pracuje so zariadením, ktoré si pamätajú aj jeho starší predchodcovia.

zo sekcie OZT z OR Zvolen. Okrem mechanicke ovládaných priecestí sú na Horehroní, ešte v Gašparove a Helpe mechanické vchodové návěstidlá a v hlásnici Novej Maša sú okrem mechanicke ovládaných priecestí aj mechanicke oddielové návěstidlá. A oddielové návěstidlo v smere z Brezna má poslednú mechanicke predzvest na Horehroní. Na trati Brezno – Červená Skala sú štyri medzistaničné úseky. V úseku Červená Skala – Heľpa je až 15 železničných priecestí, medzi Helpou a Polomkou 10, v úseku Polomka - Gašparovo 10 a medzi Gašparovom a Breznom 12. V budúcom roku by sa 4 priecestia v tomto úseku mali zmodernizovať. Na jednom by mala byť pevná zábrana a na ostatných automatické zabezpečovacie zariadenia. Kým sa spomínané zmodernizuje, prinášame vám pohľad našim hľadáčikom. Pozrite sa, ako sme situáciu na Horehroní zachytili v súčasnosti.

(ika), foto: autorka



Hlásničiar Milan Tešlár v Novej Maši pri obsluhu dvoch priecestí.





# Sporíte si už na dôchodok? Stabilita je tu pre vás

Prečo, koľko, ako dlho sporiť a akým spôsobom prehodnotiť sporenie na dôchodok sme sa opýtali Petra Gregora, predsedu predstavenstva a generálneho riaditeľa doplnkovej dôchodkovej spoločnosti STABILITA, a.s.

## Je dôležité sporiť na dôchodok? Kedy a akým spôsobom je vhodné so sporením začať?

Priemerný starobný dôchodok vyplácaný sociálnou poisťovňou sa pohyboval na konci uplynulého roka na úrovni približne 400 €. Priemerná mzda v SR predstavovala v rovnakom čase cca 850 €. Už na prvý pohľad je jasné, že odchodom do starobného dôchodku okamžite klesnú naše mesačné finančné príjmy o viac ako polovicu a to na dôstojný život určite nestačí. Je nevyhnutné na tento fakt myslieť vopred a pripraviť sa na to v dostatočnom časovom predstihu. Ak sa ľudia rozhodnú sporiť na dôchodok práve v treťom pilieri, najlepšie je začať čo najskôr. Viem, že mnoho mladých ľudí má pri nástupe do prvého zamestnania úplne iné predstavy o tom, kde a na čo minú svoje zarobené peniaze, ale môžu začať aj so symbolickou čiastkou, napríklad 5 € mesačne. Získajú totiž oveľa viac, keďže každý mesiac bude k ich príspevku pripočítaný aj príspevok ich zamestnávateľa a získajú tiež daňové zvýhodnenie, ktoré pri dlhodobej účasti v systéme nie je zanedbateľnou čiastkou. Ďalším benefitom, pri ktorom čas zohráva významnú úlohu, je zhodnotenie úspor. Počas dlhšej doby sporenia je výška zhodnotenia v jednotlivých rokoch síce rozdielna a môže v časoch finančných kríz alebo ekonomických turbulencií vykazovať aj záporné hodnoty, no tie by klienta nemali vôbec znepokojovať. Práve vďaka pravidelnému a dlhodobému sporeniu môžu sporenia výhodne profitovať z výkyvov na trhu.

## Skúste výhody sporenia uviesť na príklade. Do systému sporenia, konkrétne prostredníctvom Stability, vstupuje 30-ročný zamestnanec a bude si až do dôchodku sporiť 10 € mesačne. Aká bude výška jeho konta pred dôchodkom?

Ak vstúpite do systému vo veku 30 rokov a budete si 32 rokov až do dôchodku sporiť sumu 10 € mesačne, zamestnávateľ vám bude po celú dobu prispievať sumou napr. 15 € mesačne a nakoniec STABILITA zhodnotí vaše konto doterajšou priemernou výškou ročného zhodnotenia, bude celková bilancia vášho konta pri odchode do dôchodku nasledovná:

### CELKOVÁ BILANCIA ZA OBDOBIE SPORENIA

Vaše príspevky	3 840,00 €	16,28 %
Príspevky zamestnávateľa	5 760,00 €	24,42 %
Výnosy za obdobie sporenia	13 927,24 €	59,04 %
Pripísaný vernostný bonus	60,48 €	0,26 %
<b>SPOLU</b>	<b>23 587,72 €</b>	<b>100,00 %</b>

Ako vidno z uvedeného príkladu, samotné výnosy tvoria takmer 60 % z celkovej výšky nasporeného konta a sú dosiahnuté najmä vďaka dlhodobej účasti v systéme. Práve čas sporenia zohráva v tomto produkte najdôležitejšiu úlohu a nie percentuálna výška zhodnotenia. Čas je ale dôležitou kategóriou aj pre sporeiteľov, ktorí už majú uzatvorené zmluvy o doplnkovom sporení, pretože je vhodné z času na čas sporenie prehodnotiť. Napríklad zvážiť čas, ktorý nám ešte ostáva do odchodu do dôchodku a adekvátne tomu prispôbiť aj výšku mesačného príspevku na sporenie. Prehodnotiť tiež možno investovanie do konkrétneho fondu. Akciové fondy sú síce rizikovejšie, ale z dlhodobého hľadiska aj výkonnejšie, a preto je vhodné investovať do nich najmä v prvých rokoch sporenia. Neskôr je možné úspory prerozdeliť do fondov s rôznou investičnou stratégiou a niekoľko rokov pred odchodom do dôchodku už presunúť celé konto do konzervatívneho fondu. Klient nemusí byť ani odborník na investovanie aby vedel, že najlepšie je investovať v čase, keď hodnota dôchodkovej jednotky prechodne klesá pod vplyvom prepady kapitálových a finančných trhov. Za rovnaký objem peňazí totiž nakúpi viac dôchodkových jednotiek a pri ich postupnom raste bude výraznejšie profitovať. Turbulentné obdobia, akých sme práve dnes svedkami, sú ideálne pre zvýšenie výšky mesačného príspevku, resp. pre jednorazový mimoriadny vklad. Efekt síce nie je okamžitý, ale skôr či neskôr sa trhy ustália a prínos bude o to zaujímavejší. Vlastne aj v bežnom živote takto funguje mnoho našich rozhodnutí. Ak nás čas nesúri, kupujeme byt, keď finančná kríza ženie ceny realít nadol, alebo ho predávame, keď sú ceny bytov nadhodnotené. A všetci z času na čas reagujeme na rôzne „akcie a výpredaje“, či už ide o kúpu auta, pračky alebo predmetov bežnej spotreby.

## Ako vnímate možnosti investovania v doplnkových dôchodkových fondoch v aktuálnom turbulentnom období?

Ako som už spomenul, investičné produkty, ktorými sú aj naše doplnkové dôchodkové fondy, poskytujú klientom z dlhodobého hľadiska výraznú možnosť zhodnotenia svojich finančných prostriedkov, pričom tento typ produktu sa radí medzi nízkorizikové. Ale určité riziko tu zákonite existuje, keďže hovoríme o investovaní a toto riziko je spojené najmä s možnosťou krátkodobého prepady cien na finančných trhoch. Určite si väčšina z nás ešte pamätá na finančnú a následne hospodársku krízu



z rokov 2008 a 2009, kedy prepady na trhoch dosiahli až 60 %. No tieto veľmi výrazné poklesy boli už v priebehu nasledujúcich štyroch rokov úplne vyrovnané a počas ďalších 2 rokov trhy narástli o cca 35 %. Je úplne prirodzené a pre finančné trhy bežné, že po šiestich rokoch ekonomickej obnovy sa tento rok hospodársky rast zastavil a trhy sa pod vplyvom aktuálnych udalostí dostali do fázy poklesov. Tieto udalosti sú ale dnes úplne odlišné a ani zďaleka nie tak dramatické, ako tomu bolo v spomínanom krízovom období. Pre dnešné dni je charakteristické najmä spomalenie čínskej ekonomiky, čo ovplyvňuje globálne trhy a s tým súvisia straty, ktorým sa nevyhol asi nikto, či už to je investor na burze, majiteľ oceliarne alebo vlastník nehnuteľnosti či zlatých šperkov. A práve tu a teraz prichádza čas pre profesionálov, ktorí takúto situáciu na trhu využívajú na to, aby lacno nakúpili.

## Budú trhy a ceny opäť rásť?

O tom niet pochybností a, vlastne, každý z nás to denno-denne zažíva v bežnom živote, napr. pri nakupovaní v obchodoch. Ako plynú roky, sledujeme rast cien akýchkoľvek tovarov či služieb a len z času na čas dochádza k ich krátkodobému poklesu. Ceny zákonite dlhodobo rastú. Svet je založený na spotrebe, staviame stále vyššie budovy, dlhšie tunely, naše deti sa chcú mať lepšie ako my, jednoducho chceme stále viac a viac. A burzy to len reflektujú. Otázkou, na ktorú ale niet odpovedi zostáva a vždy zostane, kedy to bude a o koľko.

## Uviedli ste, ktoré kroky sú pre „rozumného“ investora práve teraz najvhodnejšie. Mohli by ste spomenúť aj tie, ktorých by sa sporeiteľ – investor mal práve v tomto období vyvarovať?

Pri spomínanom pravidelnom investovaní na dlhé obdobie vo všeobecnosti platí, že počas prechodných prepádov nie je vhodné usporiť kontá vyberať, ani presúvať peniaze z akciových fondov do menej rizikových – konzervatívnych fondov. Investor by tým vlastne stratu, ktorá je zatiaľ len virtuálna, akoby na papieri, aj zrealizoval. Zároveň by tým stratil možnosť zarobiť na budúcom raste dôchodkovej jednotky. A to určite nie je jeho ani našim cieľom.

Ďakujem za rozhovor.

(sch)



# Aj v Kendiciach platí: Všetko sa dá, len treba chcieť

Ďalšia spolupráca ŽSR a obce nielen podpísaná dohodou, ale aj v reálnej podobe. OR Košice, konkrétne prostredníctvom sekcie železničných budov, úspešne pokračujú v opravách železničných staničiek a zastávok. Za výdatnej pomoci obecného úradu a miestnych pomocníkov sa aj železničná zastávka v Kendiciach na trati medzi Košicami a Prešovom zmenila prednadvom na kultúrny stánok pre cestujúcich.

Zamestnanci SMSÚ ŽB Prešov v uplynulých dňoch opravili ošumelé vonkajšie omietky na budove zastávky. Nielen fasáda, ale aj dvere, parapety, mreže a ďalšie klampiarske časti dostali nový náter. Obecný úrad so svojimi zamestnancami sa postaral o množstvo prác, ktoré našim kolegom budovárom veľmi pomohli. Domáci natreli strechu na sklade vedľa železničnej zastávky. Odstránili staré omietky z fasády, aby ich nahradili nové. Vyhrabali okolie staničky a skladu, kde sa už



Starosta obce Jozef Hlavatý (vľavo) podáva ruku so slovami vďaky Petrovi Novosadovi, vedúcemu SMSÚ ŽB Prešov, ktorý nad prácami zo strany prešovských budovárov dohliadal. Vpravo Emil Kičura, prednosta ŽST Kysak. Miroslav Kocák (tretí zľava), prednosta sekcie ŽB OR Košice je rád, že sa podarilo svojpomocne opraviť ďalšiu železničnú budovu.



Kendice pred opravami...

hromadil neporiadok. Po vykosení priestoru naši kolegovia vyviezli všetko nepotrebné a navozili kameň, ktorým sa vysypal priestor za stanicou a vytvorili tak potrebné parkovacie miesta. „Som rád, že sa podarilo nielen budovu, ale aj priestranstvo vedľa staničky upraviť. Služiť bude nielen našim občanom, ale aj mnohým železničiarom, ktorí si na parkovisku nechávajú auta a cestujú ďalej v smere do Košíc alebo Prešova vlakom,“ povedal starosta obce Jozef Hlavatý. Miroslav Kocák, prednosta sekcie železničných budov OR Košice rovnako nešetril slovami chvály na tieto projekty skrášľovania železničných staníc. „Som rád nielen preto, že sa budovy opravujú, ale vítame aj to, že obce sa snažia o náš majetok starať aj naďalej. Takúto spoluprácu, ktorej výsledok je poriadok a čistota na stanici,



...po opravách a vzájomnej spolupráci obce a ŽSR.

ocenia predovšetkým spokojní cestujúci,“ dodal prednosta sekcie ŽB. Emil Kičura, prednosta kysackej stanice, pod ktorého riadenie patria aj Kendice, na spoločnom stretnutí dohodol so starostom aj ďalšiu spoluprácu ohľadom zimnej údržby. A nám na záver ostáva iba povedať naše staré známe: Všetko sa dá, len treba chcieť!

(sch), foto: SMSÚ ŽB Prešov a autorka



Na mieste, kde sa rozrastali náletové dreviny a hromadil neporiadok je dnes parkovacia plocha.



Opravená fasáda zastávky sa dočkala aj nového náteru.





## KRIVÁŇ



ŽST Kriváň je zaradená do plánov realizácie štandardov v roku 2021.

V železničnej stanici Kriváň sa v súčasnosti vykonávajú len opravy, ktoré sú nevyhnutné. Realizácia a naplnenie štandardov sú totiž v tejto stanici naplánované na rok 2021. „**Tak, ako v ostatných staniach, aj u nás boli vymenené interiérové aj exteriérové lavičky. Dodali nám moderné sektorové, ktoré sú oveľa estetickéjšie a funkčnejšie, ako doteraz používané. Podarilo sa tiež opraviť prístupový chodník k záchodom pre cestujúcu verejnú,**“ povedal prednosta stanice Juraj Futák. Provizórne bol opravený aj strop podchodu a premalované jeho bočné steny. Do konca roka by mali byť opravené aj prístrešky nad vstupmi do podchodu. Toho, čo by bolo potrebné urobiť aj v okolí výpravnej budovy, je samozrejme viac. „**Po oprave spomínaných prístreškov by sme chceli urobiť betónový prístupový chodník popri bufete,**“ dodal prednosta. Pri výpravnej budove je v parčíku pamätník pripomínajúci tých, ktorí v roku 1945 zomreli počas



Na stanici pribudli nové exteriérové lavičky...



...a aj interiérové

opravy bývalého Kriváňského tunela. Oplotenie je už na viacerých miestach hrdzavé a rozpadáva sa. Podľa slov prednostu bolo dobrým krokom zlúčenie železničných staníc Lovinobaňa a Víglaš a prenesenie sídla prednostu stanice do Kriváňa v roku 2011. Pri tejto príležitosti boli vymalované kancelárie prednostu stanice, dopravného námestníka, vymenené podlahy, okná a zrekonštruovaná dopravná kancelária. Po zavedení bezplatnej prepravy vybraných skupín občanov aj v ŽST Kriváň pocítili oveľa vyšší počet cestujúcich, ktorí prejdú stanicou. Pre zvýšenie kultúry cestovania by preto v stanici privítali aj obyčajný nápojový automat.

(ika), foto: autorka

## BRATISLAVA - PETRŽALKA

Železničná stanica Bratislava - Petržalka je nielen veľmi estetickou a jednou z najmodernejších železničných stavieb na Slovensku, ale vďaka personálu je aj udržiavaná a čistá. Po zavedení štandardov však rovnako, ako aj v ďalších staniach, došlo k zlepšeniu.

„Tým, že sa o polnoci stanica uzatvára, sa zlepšila kvalita upratovania. Zároveň sa zvýšila aj bezpečnosť a ochrana osôb a majetku železníc,“ hovorí prednosta stanice Miroslav Capek. Výmena dlažby a obkladov, ale aj oprava okien ešte nedosahuje podľa slov prednostu



Interiér stanice Bratislava - Petržalka je udržiavaný, moderný a pre cestujúcich je vytvorené príjemné prostredie.



stanice požadovanú kvalitu. Aj v tomto prípade dochádza v stanici k vandalizmu. Najmä cez víkendy sa v priestoroch stanice stretávajú mladí ľudia, ktorí často poškodzujú steny vo vestibule rôznymi kresbami. V budúcnosti je snaha v priestoroch ŽST Bratislava - Petržalka o sprevádzkovanie eskalátorov, zvýšenie počtu parkovacích miest či otvorenie podzemnej garáže.

(pop)



## MARGEČANY

Železničná stanica Margečany leží na trati Košice – Žilina. Aj tu sú tento rok uplatňované štandardy. S niektorými prácami sa začalo už v roku 2014. Okrem domácich železničiarov sa pod štandardizáciu a naplnenie jej podmienok najviac podpísali zamestnancami SMSÚ ŽB Poprad.

Aby stanička vyzerala dobre a zbytočne ju nešpatilo to, čo tu nemá miesto, tak sa odstraňovali grafity na keramickom obklade v čakárni, premaľovali sa časti fasády na miestach, ktoré boli posprejované. „Opravili sme podhlady s náterom fasádnej farby. Nový náter dostali aj rôzne kovové prvky a doplnili sme keramický obklad,“ vymenováva opravné práce Rastislav Hončár, vedúci SMSÚ ŽB Poprad. Popradskí budovári odstránili aj niektoré zariadenia, ktoré už neboli funkčné a neplnili svoju funkciu, ako napr. fontánka či studňa. Taktiež odstránili niektoré staré piktoqramy a nahradili ich novými. Hospodárskym spôsobom sa vykonalo množstvo ďalších prác. Napríklad náter skorodovaných oceľových prvkov oplatenia, náter dverí, rozvodov ústredného kúrenia, oprava schodov a oprava poškodenej rímsy. Opravili sa toalety, ale priestor verejných WC si vyžaduje neustálu údržbu, keďže často dochádza k poškodzovaniu kľučiek, dverí, batérií a ostatných zariadení. Dodávateľským spôsobom boli na výpravnej budove vykonané vnútorné malby čakárne, nátery odkvapových žlabov a zvodov. „Do konca roku 2015 by mali



Margečany ležia v krásnom prostredí na trati Košice - Žilina

byť vymenené aj všetky zostávajúce drevené okná za plastové. Za-

tiaľ nevyriešeným problémom zostávajú lastovičie hniezda,“ dodal Rastislav Hončár. Ruku k dielu priložili aj kolegovia elektrikári, ktorí natreli stožiare, vyčistili lampy, odstránili aj nepotrebné káble. Vymenili sa aj niektoré stožiare za sklápacie a LED žiarovky sú nielen úspornejšie, ale zaručia aj lepšie osvetlenie. Margečianski traťováci prispeli k skrášleniu a bezpečnosti na stanici obnovením bezpečnostných náterov na hranách nástupísk. Priestranstvo stanice vykosili, orezali kríky, vyrovnali povrch nástupísk.



Nové nátery dostali aj rozvodové rúry kúrenia.



Pred nanosením farby je potrebné dôkladné očistenie.

(Isch), foto: Rastislav HONČÁR

## ORAVSKÝ PODZÁMOK

V zozname desiatich staníc zaradených do programu implementácie štandardov v rámci OR Žilina nám ostala už len jedna, ktorú sme doposiaľ neprezentovali. Železničná stanica Oravský Podzámok je krásna vďaka nadšeniu miestnych železničiarov aj pohľadu na očarujúci Oravský hrad.

„Oravský Podzámok je našou najmenšou železničnou stanicou, zaradenou do prvej vlny štandardov staníc. Taktiež je jedinou, ktorá už od začiatku spĺňala, až na pár drobností, požadované štandardy. Aby stanica od 1. januára 2016 vyhovovala skutočne všetkým pred-



Železničná stanica v Oravskom Podzámku má jedinečné čaro vďaka Oravskému hradu.

písaným štandardom, realizujeme v tomto období ešte posledné drobné úpravy na fasáde budov a oplatení areálu,“ uviedol Jozef Krajčovič, prednosta sekcie železničných budov OR Žilina. Veľkú zásluhu na takmer dokonalom stave staničky majú zamestnanci stanice, ktorí sa o ňu príkladne starajú. Čistota, starostlivosť o vybavenie stanice a kvetinová výzdoba prispievajú k veľmi príjemnému vzhľadu stanice. Celkovú pozitívnu atmosféru ešte dotvára nádherný pohľad na hrad, ktorý sa naskytne každému cestujúcemu vystupujúcemu z vlaku. „Verím, že takéto príjemné privítanie dokážeme pripraviť cestujúcim postupne vo všetkých staniach, aj keď nie pri každej máme Oravský hrad,“ vyjadril Jozef Krajčovič svoj optimizmus s programom zavedenia štandardov.



V čakárni je čisto a útulne.

(balky), foto: Jozef KRAJČOVIČ





# Aplikácia uľahčuje výpravcom tvorbu rozkazov

Práca výpravcov sa v laických očiach cestujúcej verejnosti mylne zužuje iba na ich fyzickú prítomnosť pri výprave vlakov. To je ale len nepatrný zlomok toho, čo osoby v železničiarских uniformách s červenými čapicami vykonávajú za zavretými dverami dopravných kancelárií. Organizujú dopravu v stanici, stavajú vlakové a posunové cesty, komunikujú s dispečerom a susednými výpravcami pri plánovaní a organizovaní bezpečnej vlakovkej dopravy a okrem ďalších povinností pripravujú aj rozkazy s inštrukciami pre rušňovodičov. V 78 železničných staniciach vykonávajú túto činnosť už elektronicky, prostredníctvom aplikácie PIS. Onedlho sa k nim pridruží ďalších 76 dopravní.

Výpravcami pripravované rozkazy, či už všeobecné, pre posun medzi dopravňami, alebo opatrnú jazdu vlakov, majú pre rušňovodičov neoceniteľný význam. Obsahujú totiž dôležité informácie o prechodných obmedzeniach traťových rýchlostí, výlukách, ale aj iných mimoriadnostiach v určenom dispozičnom úseku trate. Zjednodušené a všeobecne napísané, papierové dokumenty poskytujú akýsi sumár odlišností na infraštruktúre oproti údajom v tabuľkách traťových pomerov, kde sa vyžaduje reakcia rušňovodiča, aby svoj vlak previezol daným obmedzením bezpečne. Ešte donedávna výpravcovia vypisovali rozkazy ručne perom cez preddefinovanú predtlač vo zväzkoch. Zmena nastala 1. júna tohto roku, keď odbor dopravy GR ŽSR začal overovaciu prevádzku aplikácie PIS Rozkazy v 78 železničných staniciach. Po odstránení všetkých chýb prešla aplikácia PIS v októbri

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pre vlak číslo .....

Pre úsek: Nové Mesto nad Váhom - Varín

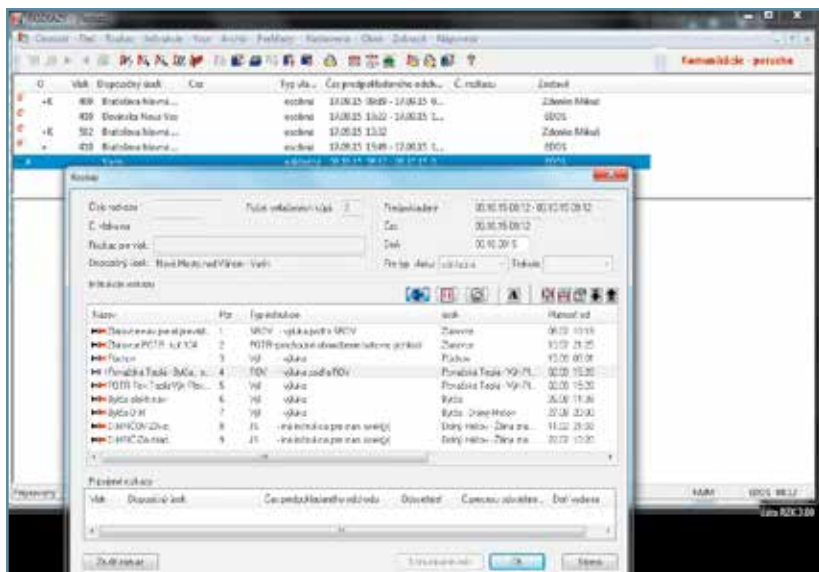
V žst. Trenčín obvod Zlatovce bolo na spojovacej koľaji 1c pred mostom v km 122,590 zriadené neutrálne pole.  
Návestidlá pre elektrickú prevádzku sú osadené nasledovne:  
-na 101. koľaji v žkm. 121,370 návest č.139 /pripravte sa na stiahnutie zberača/  
-na 1c. koľaji v žkm. 122,530 návest č.140 /stiahnite zberač/  
-na 1c. koľaji v žkm. 122,600 návest č.141 /zdvihnite zberač/

Spojovacia koľaj 2c medzi žst. Trenčín obvod Zlatovce a žst. Trenčín obvod Trenčín je z prevádzky vylúčená, idete po obojsmerne prechádzanej spojovacej koľaji 1c.

Dodržujte prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti  
ŽST Zlatovce, koľaj 104 od km 121,750 do km 121,770 je rýchlosť 30 km/h  
Nie je označená návestidlami pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti.

Medzi ŽST Ladce - ŽST Púchov je na 1. a 2. traťovej koľaji v km 155,458 zrušený styk dvoch trakčných prúdových sústav zo striedavej 25 kV/50Hz na jednosmernú 3 kV a návestidlá pre elektrickú prevádzku sú zrušené.

Vzor všeobecného rozkazu.



Vybrané inštrukcie v aplikácii PIS Rozkazy.



Takýto dlhý všeobecný rozkaz s výlukovými obmedzeniami vytlačil výpravca Milan Čvírik v ŽST Púchov počas modernizácie stanice a nadväzujúcej koridorovej trate.

do rutínnej prevádzky. V ďalších 74 staniciach zaradených do 2. etapy nasadenia aplikácie začne overovacia prevádzka začiatkom roka 2016. „Aplikácia PIS Rozkazy je jednou z balíčka aplikácií automatizovaného pracovného miesta dopravnej kancelárie. Služi na tvorbu rozkazov, teda na zostavovanie inštrukcií pre vyzoznenie vlakov, alebo k ich prípadnému elektronickému odosielaniu inej dopravnej kancelárii, takisto vybavenej aplikáciou PIS Rozkazy. Aplikácia môže byť inštalovaná spolu s elektronickým dopravným denníkom, alebo samostatne na pracovisku vonkajšieho výpravcu,“ vysvetľuje Jozef Dudák, zástupca riaditeľa odboru 410 GR ŽSR. Aby aplikácia správne fungovala, musela sa jej databáza najskôr naplniť kmeňovými dátami - údajmi o dopravných bodoch, dispozičných úsekoch a cestovnom poriadku vlakov. Výpravcovia ako obsluha aplikácie zadávajú samotné údaje o obmedzeniach jazdy vlakov, o ktorých majú byť rušňovodiči vyzoznení. Tieto informácie sa všeobecne označujú ako inštrukcie. „Tvorba rozkazov je postavená na tom, že obsluha postupne v aplikácii zadáva inštrukcie tak, ako je o nich v čase

informovaná. V okamihu, keď potrebuje vytvoriť rozkaz, zadá príkaz pre vytvorenie potrebného typu rozkazu,“ opisuje Pavol Janík, garant aplikácie z odboru dopravy GR ŽSR. Základom pre tvorbu rozkazov všetkých uvedených typov je vytvorenie rozkazu pre dispozičný úsek. Z databázy sa automaticky vyberú všetky inštrukcie tých úsekov, ktoré ležia v zadanom dispozičnom úseku. Následne výpravca na základe zadaných kritérií vyberie v aplikácii vhodné inštrukcie a z nich zostaví rozkaz, ktorý sa pri tlači automaticky očísľuje. Aplikácia si vytvára aj vlastný archív. Kým inštrukcie sa archivujú v okamihu ich vzniku, rozkazy sa automaticky ukladajú do pamäte až v okamihu ich vytlačenia.

Aj keď ŽSR používajú aplikáciu PIS Rozkazy ešte len niekoľko mesiacov, Jozef Dudák už má konkrétnu predstavu o ďalšom vývoji aplikácie. V blízkej budúcnosti sa plánuje vytvoriť centrálny zápis inštrukcií a po dobudovaní ďalších technológií na ŽSR, najmä siete GSM-R, by sa už mohli elektronické rozkazy vysielat rušňovodičovi priamo do hnacieho koľajového vozidla.



## Podvaly v tuneli sa menili v nočnej šichte

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Margecany mali počas prvých dvoch novembrových týždňov obrátený biorytmus. Zatiaľ čo väčšina ľudí v nočných hodinách už smerovala do ríše snov v pohodlí svojho domova, chlapi z „traťovky“ v tom čase v svetle reflektorov vymieňali podvaly v Ťahanovskom tuneli.

Traťováci zámerné začínali nočné výluky o 22.30 hod., aby len v minimálnej miere obmedzili plynulosť železničnej dopravy na frekventovanom úseku medzi Košicami a Kysakom. Zároveň brali do úvahy aj fakt, že v tunelovej rúre je tma o polnoci aj na pravé popoludnie a vždy si na prácu musia posvietiť reflektormi. „Pre zhoršujúci sa stav parametrov geometrickej polohy 2. traťovej koľaje, najmä jej rozchodu, sme museli približne na 300-metrovom úseku vymeniť 500 nevyhovujúcich pod-



Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Margecany najskôr uvoľňovali poškodené drevené podvaly, aby na ich miesto neskôr upevňovali podvaly betónové.

valov. Oproti širšej trati sú v tuneli stiesnené pomery, medzi koľajami v oblúku je malá osová vzdialenosť, takže stroje pri manipulácii s podvalmi zasahovali do susednej koľaje,“ uviedol Miloslav Záhumenský, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Margecany. Mimoriadnu opatrnosť si vyžadovali prvé dve hodiny každej výluky, aby činnosť mechanizmov neohrozila bezpečnosť vlakov, jazdiacich po susednej koľaji. Oči sledovali najmä košickú stranu, odkiaľ vlaky prichádzali z neprehľadného oblúku trate. Železničná prevádzka stíchla až pol hodinu po polnoci a v tuneli zavládol už len pracovný ruch. Drevené podvaly poznačené ryhou po po dávnejšom vykoľajení vlaku, mnohé aj polámané rad-radom nahrádzali podvaly betónové. Nočná šichta končila traťovákou o 4. hodine ráno, keď sa poniektorí železničiarci už prebúdzajú do pracovného dňa.

Martin BALKOVSKÝ



Univerzálny stroj zefektívnil výmenu podvalov v Ťahanovskom tuneli.

## Most z prefabrikátov poskladaný za 5 dní

Osobné vlaky na rajeckej trati nahradili v prvý novembrový týždeň autobusy. Prerušenie železničnej dopravy vyvolala komplexná rekonštrukcia mosta medzi železničnou stanicou Lietavská Lúčka a zastávkou Porúbka. Dosluhujúce mostné provizórium nahradili mostári mostom z betónových prefabrikátov.

Mostné provizórium nad potokom Svinianka v roku 1986 nahradilo niekdajší most v havarijnom stave. Avšak jeho pridlhá dočasnosť

15-tonových monolitov šlo nielen o presnosť, ale aj rýchlosť. „Prístup bol len z jednej strany mosta, pretože na opačnej už bola prevýšená koľaj v oblúku, kde nemohol koľajový žeriav pracovať. Lenže na vyhovujúcej strane pri manipulácii s prefabrikátmi blokoval blízke železničné priestrešie, ktoré sme však nemohli uzavrieť. Pracovali sme preto v krátkych časových intervaloch, lebo za 10 minút sa na mieste zhromaždilo aj 20 áut.“ Keďže prefabrikovaný most má iba 5 metrov, a teda je kratší ako pôvodné mostné provizórium, bolo potrebné vybudovať aj 10-metrové zemné teleso. Zriadenie koľaje na novom štrkovom lôžku už bolo v réžii zamestnancov SMSÚ ŽTS TO



Most je zložený zo štyroch prefabrikovaných častí.

dospela až do štádia, v ktorom už hrozilo, že „provizórny“ most nebude spĺňať požiadavky na bezpečnosť a plynulosť vlakovej dopravy. „Komplexná rekonštrukcia začala odstránením 15,5-metrového mostného provizória a dočasným presmerovaním potoka. Po zhutnení podkladového štrku na dne koryta sme položili základovú dosku, na ktorú sa umiestňovali mostné dielce z betónových prefabrikátov,“ vysvetlil Ján Sládek, vedúci prevádzky SMÚ MO Žilina. Ako prezradil, most je zložený zo 4 dielov a pri skladaní a montovaní



Mostári zaizolovali mostný objekt, až potom sa na ňom mohlo zriadiť štrkové lôžko.



Príprava 15-metrového koľajového poľa bola v réžii zamestnancov SMSÚ ŽTS TO Žilina, za asistencie koľajového žeriavu.

Žilina. Vzhľadom na skracovanie výlukových časov je použitie prefabrikátov prínosom, pretože odpadá betónovanie mostnej konštrukcie priamo na mieste. Napriek náročnosti rekonštrukcie trvala výluka trate len 5 dní.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor









# Na pamätníku pribudli mená

Klub 179, Združenie priateľov železničnej trate Margecany - Banská Bystrica, vzdali úctu tým, ktorí stavali trať Banská Bystrica - Odbočka Dolná Štubňa. V Dolnom Harmanci osadili do pamätníka tabuľu s menami chlapov, ktorí zomreli pri stavbe tejto trate.

Pamätník v Dolnom Harmanci stojí už od roku 1940, no tabuľa s menami na ňom doteraz chýbala. Klub zozbieral peniaze od dobrovoľníkov a sponzorov a s renováciou pamätníka a osadením pomohli aj tunelári a traťováci z Banskej Bystrice. Dĺžka jednokoľajnej železničnej trate Banská Bystrica - Odbočka Dolná Štubňa je 40,956 km a veľká časť



Pamätník tým, ktorí zomreli pri stavbe trate Banská Bystrica - Odbočka Dolná Štubňa je v Dolnom Harmanci od roku 1940.



Menný zoznam robotníkov, ktorí zomreli pri stavbe trate.

železničnej trate vedie po úbočiach pohoria Veľká Fatra na rozhraní s Nízkyimi Tatrami a Kremnickými vrchmi. Na trati bolo v rokoch 1936 - 1940 vybudovaných 22 tunelov a na stavbe trate pracovalo viac ako 12 000 ľudí. Pri stavbe došlo k 2266 úrazom, z toho bolo 492 ťažkých a 35 smrteľných.

(ika), foto: autorka

# 12. FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY FORUM OF RAIL TRANSPORT

15 - 16.3.2016 HOTEL DOUBLETREE BY HILTON, BRATISLAVA

www.fkd.sk

Usporiadatelia

PSKD

Prevádzka a stavby koľajovej dopravy

S podporou Zastúpenia  
Európskej komisie na Slovensku



ÚSSD

Generálny partner

REMING  
CONSULT A.S.

Zlatý partner

DOPRAVOPROJEKT

Srebrný partner

AUSTRO  
Baumaschinen, ...

Hlavní mediální partner

is

INŽENIERSKÉ STAVBY  
INŽENIERSKÉ STAVBY

Mediální partneri

ASB

semafor

ŽSR

SILNICE  
ŽELEZNICE

EURO  
STAV



# Tragická zrážka na železničnom priecestí

Dňa 3. novembra 2015 vo večerných hodinách došlo na trati Železníc SR v úseku Petrovce nad Laborcom - Michalovce k tragickej nehode. Rýchlik 442 na trase z Humenného do Prahy sa na železničnom priecestí (JIČ - SP 1345) zabezpečenom výstražnou zvukovou a svetelnou signalizáciou so závorami zrazil s poľským kamiónom, ktorý prevážal kombajn. Pri nehode bol vážne zranený rušňovodič vlaku, ktorý bol v kabíne zakliesnený a museli ho vyslobodzovať hasiči. Rušňovodič po prevoze do nemocnice na následky zranení zomrel. Vedenie ŽSR vyjadruje úprimnú sústrasť rodine nehoheho rušňovodiča. Rušeň vlaku sa vykoľajil a jeden z podvozkov bol odtrhnutý a mimo koľaje. Na odstránenie následkov musel byť privolaný špeciálny koľajový žeriav. Ide o jednokoľajnú trať, na ktorej sa na odstraňovaní následkov podieľali trebišovskí traťováci, ktorí 4. novembra pred 22. hodinou trať spojzdnili. Dovtedy bola osobná doprava na tejto trase nahradená autobusmi. Rýchliky do Bratislavy boli vedené odklonom cez Prešov a Kysak. Príčiny nehody sú v štádiu vyšetrovania.

(red)



## Nehoda v Žiline

V osobnej železničnej stanici v Žiline došlo 23. októbra v skoréj rannej hodine k nehode. O 3.00 hod. rušeň 2. posunujúcej zálohy zachádzal na 14. koľaj na súpravu vozňov určenú na prepravu

automobilov. Posunujúce vozidlo silno narazilo na prvý vozeň súpravy, ktorý vzápätí naskočil na druhý vozeň. Pri nehode našťastie nedošlo k žiadnemu zraneniu.

(red)



## Starý topol' pri trati už nestojí

Traťováci okrem koľajníc riešia aj okolie železničných tratí. A keďže v tomto jesennom období nastal vegetačný pokoj, plné ruky práce majú najmä pilčíci. Jedného sme stretli na košickej stanici. Vysoký topol' pri budove VPK hrozil, že pri silnom vetre, o ktorý v KE nikdy nie je núdzha, spadne na elektrické vedenie vysokého napätia a narobí škody (poškodzoval už aj budovu), preto bol odsúdený na „odstrel“. Po oznámení na úrad ŽP KE a následnom povolení 3. novembra padol. Bol to „pamätník“ košickej stanice, lebo podľa letokruhov mal aspoň 40 rokov. Za asistencie techniky MDS KE, pod dozorom energetikov, si pilčík z pracoviska ŽTS TO Margecany ZKK Ivan Novák s topoľom poradil bravúrne.

(mk), foto: Marián KAVULIČ

## Vandali opäť úradovali

Kým jedni sa snažia, aby okolie železničných staníc vyzeralo úctivo k cestujúcim, iní ho zas dôkladne devastujú. Tak, ako v železničnej

stanici v Hliníku nad Hronom. Vandali totiž ešte začiatkom októbra postriekali prístavbu budovy v tejto železničnej stanici rôznymi



Budovu postriekali vandali cez noc. Je otázne, či železnice majú neustále vynakladať sily a finančné prostriedky na opravy spôsobené hlúposťou iných. Inak sa to nazvať ani nedá.

motívmi, ktorými stavbu zošpatili. Aj keď sa incident dostal aj do rúk polície, páchatelov už zrejme nedolapia. Železnice tak budú opäť vynakladať nielen sily, ale predovšetkým finančné prostriedky na opravu niečej hlúposti. Pritom aj tento priestor slúži všetkým a, zrejme, každý sa rád pohybuje v čistom a útulnom prostredí. Škoda však, že na to vždy doplácajú tí poctiví.

(lika), foto: L. Kosťov





# Železničari v maratónkach

V nedeľu 4. októbra sa v Košiciach uskutočnil už 92. ročník najstaršieho maratónu v Európe – Medzinárodný maratón mieru. Jednej z jeho disciplín, štafetového behu 4 x 1/4 maratón, sa zúčastnila aj štafeta bývalých či súčasných železničiarov pod názvom Závodný výbor OZŽ pri GR ŽSR v zložení František Brunovský, Matej Holický, Edmund Capák a Jaroslav Voborník.

S úctou treba spomenúť nestora behov M. Holického, ktorý sa aj napriek vysokému veku pravidelne zúčastňuje mnohých bežec-kých pretekov v okolí Trnavy a Bratislavy a aj tento rok si nenechal ujsť maratónsku klasiku v Košiciach. S podstatne mladšími nohami má zabehnutú túto trať vo výbornom čase 3:18 h.

**Ďakujeme za výbornú reprezentáciu.**



Maratóncov je medzi železničiarimi naozaj veľa a aj s veľmi dobrými časmi. O niektorých sme už písali a tento rok sme v Košiciach stretli opäť polmaratónca Krzysztofa Awsiukiewicza, námestníka pre ŽI OR Košice, ktorého podporil aj syn Tomáš, právnik z SHM Košice minimaratónskym behom.



Dobří bežci sú aj medzi mostármi, a tak spomenieme dvoch polmaratóncov, o ktorých sme sa dozvedeli. Marek Maurer, vedúci prevádzky SMÚ MO Košice so štartovným číslom 4091 a Erik Riedl, majster SMÚ MO Margecany so štartovným číslom 5023.