

SEMAFOR

MESIAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



**Modernizácia V. koridoru pokračuje
Podnikateľský plán je schválený
Spolu doma aj v práci**

Foto: Ivan HUTLÁK



Témami autodoprava, rozvoj káblových vedení či stav tratí po defektoskopii



Vedenie ŽSR na svojich zasadnutiach od polovice apríla do polovice mája riešilo viacero projektov, ktoré sa spustili dávnejšie, teraz sa však posúvajú dopredu v aktualizovanej podobe.

Na základe žiadosti generálneho riaditeľa ŽSR Martina Erdössyho, ktorý vyjadril zásadnú nespokojnosť so situáciou v autodoprave (rieši sa od roku 2009), námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku Miroslav Kocák informoval o projekte optimalizácie autodopravy a koľajovej mechanizácie na ŽSR. Na základe celkového neuspokojivého stavu generálny riaditeľ ŽSR rozhodol o aktualizácii súčasného stavu a potreby oboch skupín vozidiel a uložil riaditeľovi kancelárie GR ŽSR preskúmať možnosť financovania nákupu nových koľajových aj cestných motorových vozidiel.

Generálny riaditeľ schválil tiež projekt Správa káblových vedení ŽSR a uložil vypracovať odborné stanovisko o možnosti využitia voľnej kapacity káblových vedení prostredníctvom ŽT tak, aby nebola nijakým spôsobom dotknutá bezpečnosť zariadení ŽSR.

ŽT zabezpečujú správu a prevádzku ICT zariadení pre ŽSR, ale aj ponuku nevyužitej kapacity telekomunikačných a IT služieb do externého prostredia. ŽT má potenciál efektívne rozširovať predaj týchto služieb. Vedenie ŽSR sa zaoberalo aj možnosťou spoplatňovania odstavných koľají, ide

o aktuálnu tému nielen na Slovensku, ale aj v okolitých štátoch, kedy dopravcovia blokujú koľaje ŽSR. Generálny riaditeľ uložil úlohu preveriť na Dopravnom úrade možnosť a formy spoplatňovania odstavných koľají.

Námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Igor Polák predložil správu o stave tratí na základe výsledkov meraní geometrickej polohy koľaje a defektoskopie. Vyplýva z nej, že napriek postupujúcej modernizácii od roku 2012 stúpol počet nevyhovujúco hodnotených km z 23 % na 27,6 % t. j. o 169 km.

(pav)

Porady oblastných riaditeľstiev Žilina a Košice ukázali najväčšie problémy ŽSR

Chýbajú investície, kvalifikovaní mladí ľudia, aj materiál a technika

Duálne vzdelávanie a perspektíva, ako získať do budúcnosti mladých ľudí do radov železničiarov, platové ohodnotenie a vysoká zodpovednosť našich zamestnancov, obstarávanie, ale aj dodržiavanie štandardov a kritická situácia s bezdomovcami v ŽST Žilina, rezonovali na porade OR Žilina v Terchovej. Ich kolegov z OR Košice v Poprade trápí okrem finančne „podvýživenej“ prevádzky kritický stav koľajových mechanizmov i cestných áut. Pozornosť venovali aj ľudským zdrojom, ale najviac skloňovanou témou bolo verejné obstarávanie. Obidvoch porád sa zúčastnili aj členovia vedenia ŽSR, ktorí rokovali v Poprade, a generálny riaditeľ Martin Erdössy.

Sekcia ľudských zdrojov na porade v Terchovej podrobne informovala o systéme duálneho vzdelávania, do ktorého sa zapojilo celkom 32 žiakov, 16 z nich bude vykonávať prax na pracoviskách OR Žilina. Ide o žiakov učebných alebo študijných odborov Strednej odbornej školy dopravnej Martin - Priekopa a Dopravnej akadémie Trenčín. Je zaujímavé, že niektorí študenti neprešli psychologickými pohovormi a zaradení boli len tí úspešnejší. Študenti budú tri dni v týždni na rôznych pracoviskách ŽSR pracovať pod dohľadom inštruktora a po skončení školy budú musieť mať hotové aj všetky skúšky potrebné na výkon danej práce. Podmienkou duálneho vzdelávania je, že absolvent bude musieť v ŽSR odpracovať minimálne tri roky. Niektorí účastníci porady sa k téme stávali skeptickí a poukazovali na to, že po troch rokoch budú absolventi hľadať lepší plat u iného



Na porade OR Košice v Poprade sa informovalo, diskutovalo a hľadali sa riešenia problémov.

zamestnávateľa. „Jedna vec je, že sa po troch rokoch môžu zbalit' a odísť, ale my máme tri roky na to, aby sme ich presvedčili na ŽSR zostať,“ reagoval generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. „Duálne vzdelávanie je dlhodobý proces a myslím si, že ŽSR budú zaujímavým zamestnávateľom,“ doplnil svoj názor námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavol Hudák. Andrej Marcinko, riaditeľ OR Žilina zas apeloval aj na to, že hlavnou prioritou OR Žilina je modernizácia uzla Žilina: „Je nevyhnutné riešiť rekonštrukciu koľají, výhybiek, zabezpečovacích zariadení a zariadení odvetvia elektrotechniky a energetiky v úseku Štrba – Žilina.“ Na porade nechýbali ani témy ako

sú obstarávanie, úrazovosť a nehodovosť, dodržiavanie štandardov či personálna problematika. Jeden z diskutujúcich otvoril aj tému mobilnej komunikácie výpravcu a rušňovodiča, ktorá je aj jednou z častých mediálnych otázok smerovaných na odbor komunikácie. Téma bezdomovcov je v ŽST Žilina vysoko frekventovaná a asi najvypuklejšou po bratislavskej hlavnej stanici. Opatrenia v podobe zavretia vestibulu boli nevyhnutné, na stanici pribudne SBS-ka, ale problém je potrebné riešiť aj s mestom kvôli tamojšiemu podchodu, ktorého polovica patrí práve mestu Žilina. „Stretnem sa aj s primátorom Chomom. Robíme všetky kroky preto, aby sme problém vyriešili, ale keďže bezdomovci

NA OBÁLKE

Zamestnanci SMSÚ EE TV Poprad kontrolujú trolejové vedenie v úseku Poprad Tatry – Starý Smokovec.



sú problémom celospoločenským, nie problémom železnice, jeho riešenie nie je jednoduché," povedal na porade generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

AK AUTÁ PREDBIEHAJÚ VLAKY, NIE JE TO V PORIADKU

O prevádzkových témach, o tom, čo nové sa plánuje podľa jednotlivých odvetví, informovali riaditelia odborov z úseku prevádzkového námestníka na porade OR Košice v Poprade. Miroslav Kocák, námestník GR pre prevádzku jednotlivé výstupy zhrnul: „Zijeme v čase, keď je podvýživená infraštruktúra takmer samozrejmosťou a prevádzka ide zotrvačnosťou. Osobne si však myslím, že už aj koleso zotrvačníka musíme posúvať, aby nezastalo. A to je stav, ktorý musíme čo najskôr zmeniť. Železničná infraštruktúra rýchlo starne, keďže do nej málo investujeme. Odkladané investičné zadania sa ukazujú na mnohých miestach. Príkladom sú pomalé cesty. Ak autá predbiehajú vlaky, nie je

to v poriadku.“ Okrem železničnej infraštruktúry je kritický stav aj v koľajovej mechanizácii a cestných vozidlách. Túto problematiku by mal v blízkej budúcnosti riešiť projekt autodopravy. Najviac otázok bolo adresovaných na oblasť verejného obstarávania, kde vidia vedúci zamestnanci veľký problém najmä v dlhých časoch obstarávania. Branislav Vavrinčík, riaditeľ CLaO, odpovedal na množstvo otázok, týkajúcich sa obstarania konkrétnych materiálov aj služieb. Chýbajúci kameň a nedostatočné množstvo náhradných dielov potrebných k údržbe infraštruktúry spôsobujú prevádzke nemalé problémy. „Rok 2016 bol kritickým, avšak už aj v týchto dňoch sa zverejňuje množstvo potrebných zmlúv. Zároveň sa snažíme celý proces obstarávania zrýchliť aj novým softvérom. Do polovice mája budú mnohé strategické veci vyriešené," povedal riaditeľ CLaO. Týka sa to napríklad obuvi, kameňa, ale aj defektoskopie. V závere mája sa uskutoční aj porada Oblasťného riaditeľstva Zvolen,

po ktorej vám prinesieme celkové zhrnutie a pohľad generálneho riaditeľa ŽSR Martina Erdössyho na dianie v prevádzke.

(ika, sch, pav), foto: ika, sch



Andrej Marcinko, riaditeľ OR Žilina a ďalší riaditelia zamestnanci uvítali účasť generálneho riaditeľa a celého vedenia ŽSR na prvej tohtoročnej spoločnej porade v Terchovej.

Vedenie ŽSR vo vlaku s ministrom dopravy

Vo vlaku z Bratislavy do Košíc južnou trasou vedenia ŽSR a ZSSK rokovali v závere apríla s ministrom dopravy a výstavby Árpádom Érsek om možnosti zaviesť priame železničné spojenie južnou trasou. Zástupcovia ministerstva dopravy hľadali spolu so správcom infraštruktúry i národným dopravcom reálne možnosti rozvoja a údržby tamojšej železničnej siete, diskutovali, ako využiť možnosti, ale aj rešpektovať obmedzenia, stanovené európskou úniou v podobe štvrtého železničného balíka.

„Rastie počet cestujúcich na linke spájajúcej Bratislavu s Rožňavou, Lučencom, Detvou a ďalšími mestami na južnej trase. Ide o potenciál, ktorý chceme využiť, a preto už od leta zavádzame do ponuky priame vlaky medzi Košicami a Bratislavou južnou trasou," uviedol minister dopravy a výstavby Árpád Érsek priamo počas jazdy vlakom. Od letnej zmeny grafikonu bude každý druhý rýchlik smerujúci na Banskú Bystricu vo Zvolene odklonený na južnú trasu a jeho trasa bude predĺžená až do Košíc. Zároveň budú zabezpečené aj prípoje pre ľudí smerujúcich do Banskej Bystrice.

Južná trasa z Bratislavy do Košíc má však svoje technické obmedzenia. „Máme tu viaceré úseky s výraznými oblúkmi, kde nie je možné zvýšiť rýchlosť, to sú limity, ktoré nevieme zmeniť. Vyriešiť môžeme niektoré železničné priecestia, ale aj stav viacerých koľají a nástupíšť v staniách. Dôležité je, aby sme v budúcnosti investovali aj do tejto oblasti," uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. Niektoré projekty už dostávajú reálnu podobu, napríklad v Lučenci ŽSR práve realizujú rekonštrukciu

železničnej stanice, realizovali sa výluky kvôli údržbe trate v okolí Novej Bane, Hronského Beňadiku či Moldavy nad Bodvou.

(pav), foto: autorka



Minister dopravy rokoval s vedením ŽSR a ZSSK priamo vo vlaku počas jazdy vlakom z Bratislavy do Košíc.

Árpád Érsek v rozhovore s generálnym riaditeľom ŽSR Martinom Erdössym prediskutoval stav železničnej infraštruktúry na južnej trase do Košíc.



Minister dopravy si pozrel aj Terminál integrovanej osobnej dopravy v Moldave nad Bodvou.

Podnikateľský plán na rok 2017 je schválený

Správna rada ŽSR na svojom aprílovom zasadnutí schválila uznesením č. 32/2017 návrh Podnikateľského plánu ŽSR na roky 2017 – 2019. Pre rok 2017 bol plán schválený ako záväzný a pre roky 2018 a 2019 ako výhľadový. Schválením podnikateľského plánu je vytvorený základný predpoklad pre riadne zabezpečenie chodu ŽSR v roku 2017.

V súlade s ustanoveniami Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry (ZPŽI) návrh podnikateľského plánu pripomienkovalo aj MDV SR. Podnikateľský plán bol na rok 2017 vypracovaný v dvoch častiach, pričom prvá časť bola spracovaná v súlade so schváleným rozpočtom verejnej správy na roky 2017 – 2019 a druhá časť prezentuje reálnu potrebu finančných prostriedkov pre ŽSR na zabezpečenie kvalitatívnych parametrov vyplývajúcich zo schválenej ZPŽI. ŽSR budú riadiť prevádzkové a investičné výdavky v zmysle prvej časti podnikateľského plánu – t. j. v súlade s rozpočtom verejnej správy na roky 2017 – 2019 a v prípade naplnenia zvýšeného kapitálového transferu na modernizáciu železničnej infraštruktúry (ŽI) a bežného transferu na zníženie poruchovosti zariadení ŽI druhou časťou.

Základné ciele podnikateľského plánu pre rok 2017 sú:

- dosiahnuť vyrovnané hospodárenie na úrovni ZPŽI a ŽSR
- prostredníctvom poskytovania zliav stimulovať dopravné výkony v nákladnej doprave
- realizovať investície z prostriedkov EÚ a vlastných zdrojov s cieľom modernizácie, rozvoja a znižovania opotrebovanosti majetku ŽSR
- realizovať dodatočné investície z vlastných zdrojov pri pozitívnom cash-flow
- udržať optimálnu zamestnanosť s posilnením prevádzkových profesií
- efektívne využívanie kapacít prevádzky, správy, údržby a servisných činností



Ekonomické ukazovatele	2016	Plán 2017	Plán 2018	Plán 2019
Výnosy celkom	466 411	461 194	460 734	461 527
z toho Výnosy z core businessu	363 757	361 865	361 693	361 750
v tom - Dotácia na prevádzkovanie ŽI vrátane kompenzácie finančných dopadov	272 500	272 500	272 500	272 500
Úhrada za prístup k ŽI	80 964	79 705	79 705	79 705
Náklady celkom	458 238	461 194	460 734	461 527
VH z prevádzkovej činnosti	12 033	6 719	10 519	6 793
VH z finančnej činnosti a zdanenia	(3 860)	(6 719)	(10 519)	(6 793)
VH	8 173	-	-	-
Dopravné výkony				
vlkm (v tis. vlkm)	49 714	49 929	49 929	49 929
hrtkm (v mil. hrtkm)	29 268	29 312	29 312	29 312

Finančný plán na rok 2017 predpokladá príjmy z rozpočtu verejnej správy vo výške 272 500 tis. € na prevádzku ŽI. Dopravné výkony na rok 2017 realizované v sieti ŽSR vychádzajú z plánu GVD 2017 a predpokladajú 49 929 tis. vlkm/ročne, v tom osobná doprava v objeme 35 111 tis. vlkm a nákladná doprava v objeme 14 818 tis. vlkm.

Plán nákladov obsahuje plánované osobné náklady v celkovej výške 234 827 tis. € na rok 2017 vychádzajúc z uzatvoreného kolektívneho vyjednávania a evidenčného počtu

zamestnancov k 1. januáru 2017. Investičný program z vlastných zdrojov na rok 2017 v objeme 104 873 tis. € bude použitý na realizáciu investícií do železničnej infraštruktúry, jej modernizáciu a obnovu a výstavbu, zvyšovanie bezpečnosti prevádzky železničnej infraštruktúry a zvyšovania kvality a okruhu železničných služieb poskytovaných železničným podnikom. Investičný plán z cudzích zdrojov (fondy EÚ a z prostriedkov štátneho rozpočtu) je vo výške 178 590 tis. €.

Paulína SZENTESI, RO 330 GR ŽSR

Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc SR Martin Erdösy dňom 1. mája 2017 zaradil do funkcie zástupkyne riaditeľky odboru financovania, účtovníctva a daní GR ŽSR Moniku DEREVJANIKOVÚ.

Pribudli ďalšie dvojjazyčné názvy staníc

Ako sme vás už informovali v aprilovom čísle, ŽSR začali s osádzaním tabúľ s dvojjazyčnými názvami staníc v jazykoch národnostných menšín v Slovenskom Novom Meste, v priebehu mesiaca pribudli aj ďalšie. Hoci termín ukončenia osádzania všetkých tabúľ bol stanovený na koniec roku 2017, ŽSR termín skrátili a všetky tabule budú osadené do konca septembra.

ŽSR za projekt označenia názvov vybraných železničných staníc v jazyku národnostných menšín zaplatia podľa platnej zmluvy s dodávateľom, ktorý vzišiel z výberového konania, 75 820 € bez DPH, malú časť tabúľ na východnom Slovensku si ŽSR dokážu

zabezpečiť vlastnými silami. Dvojjazyčné názvy staníc pribudli v ŽST Komárno, ŽST Dunajská Streda, ŽST Medzilaborce, ŽST Čierna nad Tisou, ŽST Filakovo a ŽST Rimavská Sobota.

(pop)



ŽST Medzilaborce je jedinou zo staníc, ktorá má okrem slovenčiny aj označenie v rusínskom jazyku.
Foto: Peter ROHÁL



Ďalšími železničnými stanicami, kde pribudli aj názvy v maďarskom jazyku, boli 21. apríla 2017 ŽST Dunajská Streda a ŽST Komárno. Na ich osadení sa zúčastnil podpredseda NR SR Béla Bugár (vľavo), minister dopravy a výstavby SR Árpád Érsek (v strede) a generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdőssy.

V úseku Zohor - Plavecké Podhradie jazdia vlaky osobnej dopravy po 14 rokoch

Regionálna trať Zohor - Plavecký Mikuláš bola sprevádzkovaná v roku 1911 pre osobnú a nákladnú dopravu. Od 2. februára 2003 bola na tejto trati zastavená pravidelná osobná doprava a uvedená trať sa využívala len pre nákladnú dopravu v úseku Zohor - Plavecké Podhradie. Po viac ako 14 rokoch, 29. apríla 2017, sa podarilo osobnú dopravu v úseku Zohor - Plavecké Podhradie opäť obnoviť.

ŽSR ako manažér infraštruktúry však museli vykonať, okrem bežnej údržby trate, množstvo práce, ktorá spusteniu sezónnej víkendovej turistickej prepravy predchádzala. Zamestnanci OR Trnava sa postarali o označenie NŽST Plavecké Podhradie a zastávok Lozorno, Pernek a Sološnica, čo si vyžiadalo doplnenie tabúľ názvu stanice a zastávok, vrátane samostatnej konštrukcie, na ktorú boli tabule uchytené. Ďalej to bola oprava nástupíšť a prestupových ciest v dotknutých staniaciach a zastávkach, doplnenie chýbajúcich návěstí na zástavkách „Koniec nástupišťa“ a „Tabuľa pred zastávkou“ na celej trati. V Rohožníku cestujúcich určite poteší vymalovaná čakáreň.

(pop), foto: Dávid BOZSAKY



Nová pracovná obuv pre našich zamestnancov

Až 25 490 párov nových topánok dostanú zamestnanci ŽSR. Pracovná a bezpečnostná obuv spĺňa prísne kritériá Európskej únie a všetky kožené topánky budú vyrobené z hovädzej kože.

Spolu 16 rôznych druhov topánok dodá pre ŽSR firma Rempo, s. r. o. Najviac, 9600 párov bude letnej bezpečnostnej členkovej obuvi a 6500 párov bezpečnostnej polosárovej zimnej obuvi. Obuv určená do letných a zimných klimatických podmienok musí odolať extrémom počasia v danom ročnom období a plnohodnotne ochrániť našich zamestnan-

cov pri výkone ich práce. Všetky topánky, okrem niektorých druhov zdravotníckej, gumovej a pracovnej poltopánkovej obuvi, budú mať v oblasti päty na zadných dielcoch umiestnený retroreflexný prvok striebornej alebo žltej farby vo forme lemovky, prípadne pásika a na viditeľnom mieste bude vsadené matné, strieborné logo ŽSR. Pracovná

a bezpečnostná obuv bude univerzálna, teda strihovo rovnaká pre mužov aj ženy vo veľkostiach v rozmedzí 34 až 50. Obuv sa už postupne dodáva do skladov. Cena za novú pracovnú a bezpečnostnú obuv predstavuje v zmysle uzatvorenej zmluvy s dodávateľom 1 149 987,20 € bez DPH.

(ika)

Modernizácia troch úsekov V. koridoru

Modernizácia troch úsekov železničných tratí sa od polovice apríla zintenzívnila a ŽSR rozbehli viaceré zásadné výluky. Ide o dôležité práce, kde sa na dvoch úsekoch finišuje s cieľom v čo najskoršom termíne práce ukončiť. Nedávno začatá, technologicky aj investične najťažšia stavba v histórii ŽSR v úseku Púchov – Považská Teplá je zase výzvou, tak pre investora, ako aj zhotoviteľa.

1. PÚCHOV- POVAŽSKÁ TEPLÁ

Modernizácia úseku v zmluvnej cene 364,94 mil. €



Betonáž podkladu na základovej škáre na moste v Nosiciach.



V niektorých častiach v úseku Púchov – Považská Teplá ešte pokračuje archeologický prieskum podložia.



Dovoz a montáž pontónov pre baranenie štetovnic z vody na moste nad nosickou priehradou.



Armovanie a debnenie piliera podpery na novom železničnom moste nad Váhom.

Realizácia 1. mikropilotového dáždnika tunela Diel na západnom portáli.



vo fotografiách

2. POVAŽSKÁ TEPLÁ – ŽILINA Modernizácia úseku v zmluvnej cene 127,79 mil. € DOLNÝ HRIČOV – ŽILINA v zmluvnej cene 75,09 mil. €



Práce na podchode pre cestujúcich na zastávke Horný Hričov, realizácia tesárskych, železiarskych a betonárskych prác a čerpacej šachty.

Úprava kanalizácie, budovanie šachty, debnenie, betonáž ríms, demontáž dočasnej cesty.



Dovoz koľajového kameniva v úseku Dolný Hričov - Žilina. Rovnanie a hutnenie koľajového lôžka. Realizácia drážky z dlhých koľajnicových pásov systému Donelli.



Realizácia montáže nástupištých dosiek. Rozprestretie a hutnenie násypového materiálu.

3. ZLATOVCE – TRENČIANSKA TEPLÁ Modernizácia úseku v zmluvnej cene 244,96 mil. €

Po dlhých mesiacoch čakania finišujú práce na dokončení nového železničného mosta cez rieku Váh. Reportáž o unikátnom moste, ktorým by o pár dní mal prejsť prvý vlak, prinesieme v nasledujúcom čísle.

(pav), foto: ŽSR

Tento pohľad na unikátny most v Trenčíne je z marca 2017.



Pravidelnú údržbu vyžaduje aj „mladica“ v žilinskej Tepličke

Zriaďovacia stanica Žilina – Teplička slúži svojmu účelu ešte len 5 rokov, ale aj v takejto novostavbe je nevyhnutná pravidelná údržba, prípadne už aj výmena najvyťaženejších prvkov železničnej infraštruktúry. Kým traťováci v prvý májový týždeň vymieňali opotrebovaný koľajnicový pás na jednej zo spojovacích koľají, na spádovisku prebiehala údržba koľajových brzd.

Zriaďovacia stanica Žilina – Teplička spája so železničnou sieťou 7 spojovacích koľají, ktoré sú zaústené do železničných staníc v Žiline a Varíne, a taktiež končia aj na širšej trati - v odbočkách Váh a Potok. Na jednej z nich, ktorá spája tranzitnú skupinu koľají s odbočkou Váh a po ktorej okrem nákladnej dopravy premávajú sporadicky počas výluk na hlavnej trati aj osobné vlaky, pracovali žilinskí traťováci. V oblúku koľaje s polomerom 350 metrov vymieňali opotrebovanú koľajnicu v dĺžke 200 metrov. Obďaleč, pri Spádovisku Váh, zamestnanci dodávateľskej firmy SPOJSTAV – ŽTT, s. r. o.

vykonávali polročnú údržbu hydraulických koľajových brzd. Ich hlavnou náplňou bola kontrola, namazanie a nastavenie pohyblivých častí, ako aj výmena poškodených dielov. Počas dvoch týždňov prejde kontrolou všetkých 126 koľajových brzd, ktoré sa nachádzajú na 18 relačných koľajach triediacej skupiny. Tu sa vozne z končiacich



Cykly údržby 126 koľajových brzd sú rôzne. Kým dennú, týždennú a mesačnú kontrolu vykonávajú zamestnanci odvetvia OZT, polročnú už robí dodávateľská firma.

nákladných vlakov triedia na 13 rôznych smerov. Spolu s touto skupinou bola pred piatimi rokmi sprevádzkovaná vchodová, ako aj odchodová skupina koľají, pri ktorej vyrástol terminál intermodálnej prepravy. Po sťažnostiach obyvateľov neďalekej obce



Správny chod masívnych čeľustí koľajových brzd sa pri polročnej revízii meria posuvným meradlom.

Mošš na nepríjemný zvuk a pískanie vozňov pri rozradovaní bola v roku 2015 pozdĺž stanice vybudovaná viac ako 2-kilometrová protihluková stena.

Zlepšili sa aj pracovné podmienky zamestnancov, a to vybudovaním prístreškov pre dozorcov výhybiek a zamestnancov posunu, ktorí predtým pracovali na otvorenom, nechránenom priestranstve a v prípade nepriaznivého počasia sa nemali kde schovať. Na zväznom pahorku bola vybudovaná spevnená plocha na rozvesovanie vozňov. Po viacerých optimalizáciách v prevádzke sa na fungovaní celej železničnej stanice v súčasnosti podieľa 125 zamestnancov.

(balky), foto: autor



Žilinskí traťováci síce mali výluku dôkladne pripravenú, počasie si však nedokázali naplánovať. Výmenu koľajnice na spojovacej koľaji im sťažoval hustý lejak.

Mostári v akcii pri Švedlári aj v Žiline

ŽSR vo svojej železničnej sieti evidujú celkovo 2297 mostných objektov o celkovej stavebnej dĺžke vyše 51 kilometrov. V prevádzkyschopnom stave ich udržiavajú 2 mostné obvody. Oba pôsobia na území viacerých samosprávnych krajov, preto ich vzájomná hranica nie je totožná s hranicami oblastných riaditeľstiev. Majú sa teda čo obracať!



Opravu ocelevej konštrukcie mosta v zriaďovacej stanici Žilina vykonávali bratislavskí mostári aj v nepriaznivom počasi.

Košickí mostári tentoraz zamierili ku Švedlári, kde ich čakala azda najtypickejšia činnosť, ktorú vykonávajú. Na moste, v medzistaničnom úseku Mníšek nad Hnilcom – Švedlár, vymieňali 59 kusov drevených mostníc. Počas 5-dňovej nepretržitej výluky nadvihli aj ocelovú konštrukciu mosta, aby očistili a ošetrili pohyblivé ložiská mosta. Pred a za mostom ešte bola potrebná úprava nivelety koľaje, to už ale mali na starosti zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Margecany. S drevenými mostnicami manipulovali aj bratislavskí mostári na dvoch mostoch preklenujúcich vodný tok Rajčanka, v obvode zriaďovacej železničnej stanice v Žiline. Nevymieňali ich, len demontovali, aby sa dostali k poškodeným miestam ocelových konštrukcií. „Opravovali sme zavetrovanie mostoviek ocelových konštrukcií, a to výmenou styčkových plechov, na ktorých boli trhliny alebo vylomeniny. Vybrúsili a zvarili sme aj trhliny na pásniciach pozdĺžnikov. Opravu podstúpili aj hniezda hlavných a podružných ložísk,“ uviedol Miroslav Medvecký, vedúci SMÚ MO Žilina. Taktiež poznamenal, že po výlukách vykonajú ešte údržbu spodných stavieb mostov, podľa nedostatkov uvedených v revíznej správe.

(balky), foto: autor

Dopravcov aj výkonov na železnici pribúda

Aktuálne majú ŽSR platných 50 zmlúv s dopravcami, pričom licenciu na prevádzkovanie osobnej dopravy má 7 dopravcov, nákladnú dopravu prevádzkuje 39 dopravcov a 4 vlastní licenciu súčasne na osobnú aj nákladnú dopravu. V štádiu priprav sú aj ďalšie 3 zmluvy. Aprílové stretnutie dopravcov so ŽSR bolo desiatym v poradí a záštitu nad týmto jubilejným ročníkom prevzal Miroslav Kocák, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku.

Zástupcovia dopravcov na stretnutí v SIP Strečno so ŽSR, ktoré zastupovali predovšetkým zamestnanci odboru obchodu a dopravy, sa dozvedeli množstvo informácií potrebných pre svoju činnosť do ďalšieho obdobia. Pozvanie prijali aj zástupcovia Dopravného úradu a českej kancelárie OSS medzinárodného koridoru nákladnej dopravy RFC 9. „Aj tento rok pokračuje rozsiahla modernizácia a stavebné práce na V. koridore. Tomuto stavu sú upravené aj jazdné časy vlakov osobnej a nákladnej dopravy s celkovým rozsahom prirážok +14 min. Aj napriek obmedzeniam sme radi, že sa pozornosť venuje modernizácii železníc, pretože podvýživená infraštruktúra potrebuje investičné injekcie v podobe modernizácie a rekonštrukcií. A aj na tomto mieste vás chceme poprosiť a vyzvať k ústretovosti pri tolerovaní obmedzení spôsobenými modernizáciou aj ďalšími opravami, pretože len tak zostane naša vzájomná spolupráca na vysokej úrovni,“ povedal v príhovore Miroslav Kocák.

Ďalej uviedol aj fakt, že pre manažéra infraštruktúry platí zásada udržiavať všetky trate v prevádzkyschopnom stave, nezávisle od toho, ktorý dopravca zabezpečuje prevádzku. Zároveň vyzval dopravcov o dodržiavanie predpisov aj k potrebe zvyšovania bezpeč-



Stretnutia v Strečne sa zúčastnilo viac ako 120 účastníkov. Zástupcovia firmy LTE Logistík a Transport Slovakia s.r.o. sú medzi dopravcami s licenciou na nákladnú aj osobnú dopravu. Patria medzi dlhoročných nákladných dopravcov, avšak medzi osobnými dopravcami sú nováčikmi. Na trase Spišské Vlachy – Spišské Podhradie začnú jazdiť počas víkendov v tejto letnej sezóne.

nosti na železnici, pričom poukázal na alarmujúce čísla pri prejedení návesti „STOJ!“. „Je to nepochopiteľné a nebezpečné,“ zdôraznil Miroslav Kocák s dodatkom, že v minulosti sa to nestávalo a tento rok bolo takýchto prípadov už 11. Počet dopravcov, ako aj ich výkony, majú stúpajúcu tendenciu. Vlni sa plány splnili podľa vlkm na 102,3 % a hrtkm na takmer 103 %. Aj v prvom kvartáli tohto roku sú výkony vlkm splnené na 100,3 % a hrtkm 98,04 %.

Na odbor dopravy bol od Asociácie železničných dopravcov Slovenska (AROS) ešte pred podujatím doručený list s konkrétnymi otázkami dopravcov, na ktoré v Strečne aspoň stručne odpovedal Miroslav Matúšek, riaditeľ odboru obchodu. Vzhľadom na rozsiahlosť a široký záber otázok a problémov týkajúcich sa napríklad aj meračov spotreby elektrickej energie a možnosti jej rekuperácie HDV či problémy v koordinácii prechodov vlakov cez PPS s negatívnym dopadom na priepustnosť PPS, sa členovia združenia a ŽSR dohodli na písomných odpovediach a ich zverejnení na webovej stránke ŽSR. Na 10. ročníku stretnutia s dopravcami v SIP Strečno vytvorili zástupcovia odboru obchodu a dopravy GR ŽSR priestor pre nové informácie, diskusie a výmenu odborných názorov a skúseností v oblasti železničnej dopravy. O tom, že o akciu je záujem, svedčí aj najvyšší počet účastníkov zo strany dopravcov a fakt, že rokovania sú natoľko hodnotné, že prinášajú mnohé priame odpovede a riešenia vzájomných problémov. „Želám vám veľa bezpečných kilometrov a množstvo uspokojivých výkonov,“ dodal na záver Miroslav Kocák.

(sch), foto: autorka



Pozvanie prijali aj zástupcovia českej kancelárie OSS medzinárodného koridoru nákladnej dopravy RFC 9. Pri prezentácii o česko-slovenskom koridore sme zachytili Miroslava Zuberu z odboru obchodu GR ŽSR.

Vysoká voda siahala k tratiam na Kysuciach

Premenlivé aprílové počasie neostalo nič dlžné svojej povesti. Teplejšie dni striedali mrazy, prekvapila aj snehová nádielka. Dôsledky výdatných dažďov pocítili najmä železničari na Kysuciach.



Vysoká hladina vody v železničnej priekope pri 1. traťovej koľaji v úseku Čadca – Krásno nad Kysoucou klesla vybagrovaním odvodňovacej ryhy.

Počas daždivého 28. apríla došlo k zatopeniu železničného zvršku v traťovom úseku Vysoká nad Kysoucou – Makov a 1. traťovej koľaje medzi Čadcou a Krásnom nad Kysoucou. „Malá priepustnosť priepustov pod prístupovými cestami nestíhala odvádzať prívalovú vodu zo železničných priekop. Vyriešili sme to vybagrovaním odvodňovacích rýh, aby voda odtiekala zo železničného telesa,“ uviedol Pavol Prda, správca ŽI SMSÚ ŽST TO Žilina. V ŽST Čadca voda zatopila staničné koľaje č. 12, 14 a 16, určené pre nákladnú dopravu, čo komplikovalo odovzdávku vlakov. Vysoká



Nedostatočný prietok cestného priepustu na prístupovej ceste k železničnému priestorcu spôsobil zatopenie železničného zvršku v úseku Vysoká nad Kysoucou – Makov.

voda však železničnú prevádzku na Kysuciach výrazne neobmedzila.

(balky), foto: Pavol PRDA

Železničarske manželské páry

Máj je mesiacom lásky. Zaľúbenci si pod zakvitnutými čerešňami vymieňajú bozky, mládenci pre svoje milé stavajú máje. O železničiaroch sa hovorí, že sú jedna veľká rodina. Dokazuje to aj približne 400 manželských párov, v ktorých obaja partneri pracujú v ŽSR. Medzi nimi sa nájdú aj takí, ktorí nielenže žijú v spoločnej domácnosti, ale sú si blízki aj v službe na jednom pracovisku.

KELČÍKOVCI: Láska je ako víno, časom dozrieva

Sympatická Katarína Kelčíková si vôbec nedokáže predstaviť, ako môže v manželstve vyprchať láska. S Lubomírom si povedali spoločné áno pred 28. rokmi a stále sú milujúci a harmonický pár. Spoznali sa v čase, keď ešte vôbec netušili, že ich bude živiť železnica. Osud im však prisúdil nielen spoločné žitie v domácnosti, ale aj zamestnanie v železničnej stanici Liptovský Mikuláš. Kým ocko, ako Katka nazýva svojho muža, je signalistom na stavadle, ona pracuje ako komandujúca. Pripravuje rozpisy služieb výpravcom, signalistom, dozorcami výhybiek, robotníkom v doprave, aj posunovačom, celkovo pre 87 ľudí. Ak si však niekto myslí, že manžela uprednostňuje a pripravuje mu pracovné zmeny „na mieru“, mylí sa. „**Spoločne trávené víkendy prispôbujeme mojim turnusovým službám. Ba, dokonca, ak niekto zo signalistov zo služby vypadne, tak som ako žolík, vždy poruke,**“ vraví Lubomír a dopĺňa ho jeho nežnejšia polovička: „**Ak niekto nemôže prísť do služby, okamžite mi zvoní mobil, hneď sa ocitnem v práci a musím rýchlo reagovať a hľadám niekoho, kto by mohol prísť do zmeny. Nie je to vždy príjemné, ak prevolávam kolegov skoro ráno. Neraz mám kvôli tomu doma rozloženú aj šichtovnicu.**“ Lubo aj 3 dospelé deti už vedia, kedy je z práce rozladená. Za tie roky už prišli na to, že najlepšie sa zrelaxujú rodinnými výletmi do prírody, opekačkami, túrami do hôr alebo spoločným venčením psíka. „**Spoločne ruka v ruke a keď ju nedržím, tak ma nenápadne štuchne do boku,**“ zasmeje sa Lubo. Vďaka súdržnosti tichá domácnosť u nich trvá len krátko. „**Vieme si priznať chybu a jeden druhému sa ospravedlniť. Aj veľký hnev trvá maximálne pár hodín, veď o koľko krásnych chvíľ by sme sa tým len zbytočne ukrátili,**“ hovorí Katka a dodáva, že neraz sa cíti ako siamske dvojčatá. Nevedia si predstaviť život jeden bez druhého. Sú si vzácní aj na pracovisku. Stane sa, že ráno, po Ľubovej nočnej sa tak zarozprávajú, že mu aj rýchlik ujde. Ak má zasa dennú „dvanástku“, Katka za ním zájde na stavadlo v čase obedňajšej prestávky, aby prehodili pár slov – o službe, domácnosti, víkendových plánoch. „**Vždy mám radosť, ak ma znenazdajky objíme, alebo ak doma počujem, ako prichádza z práce. Nechýbajú mi drahé dary. Láska je ako víno, časom dozrieva a myslím, že som do ocka ešte viac zaľúbená ako zamladi,**“ vyznáva sa Katka. Krásne slová sa naplnia aj pri jej odchode zo stavadla po skončení pauzy. Milujúci manželia sa rozlúčia bozkom, zaželajú krásny deň a cez koľaje si ešte vzájomne zakývajú na pozdrav.

(balky)



KRŠIAKOVCI:

Je výhodou, že sme obidvaja výpravcovia

Manželov Kršiakovcov spojila železnica a 37 rokov kráčajú jeden vedľa druhého nielen ako partneri, ale aj ako kolegovia na ŽSR. Obidvaja sú výpravcovia a sverne tvrdia, že rovnaké povolanie je pre nich výhodou. Vierka Kršiaková je výpravkyňou na nákladnej stanici vo Zvolene a jej manžel Július na osobnej stanici vo Zvolene. Prácu podľa ich slov v súkromí veľmi nerozoberajú, nanajvýš sa jeden druhého opýtajú aké mali služby. Práve pri jednej z nich Vierka zažila aj vtipnú príhodu s vlastným manželom. „**Obidvaja sme boli v práci a nastala taká situácia, že z nákladnej stanice odchádzal vlak do osobnej stanice vo Zvolene. Tam bolo ale toľko vlakov, že mi**



po telefonickej linke vrazil manžel, že ho jednoducho nemá kde dať. Na čo som mu ja povedala, že tak to teda nie a on mi na to povedal - Tak vieš čo, že si ty...“ s úsmevom na perách povedala Vierka a manžel to tichým smiechom len potvrdil. Pohodovým manželom teda rovnaká práca neprekáža, práve naopak. „**Tým, že robíme tú istú robotu, tak sa dokážeme pochopiť. Napríklad aj to, že si človek potrebuje oddýchnuť po nočnej,**“ povedala Vierka. Manželov Kršiakovcov spája aj láska k cestovaniu. Navštívili Vietnam, Kambodžu, Kubu či Las Vegas. Spoločne sa venujú aj včielkam. Vierka je totiž včielarka, a ako sama povedala, manžel je pomocná sila, bez ktorej by to nezládla.

(ika), foto: autorka

spolu doma aj v robote

HVIZDOŠOVCI: Služby si odovzdávajú v práci aj doma

Keď mladá absolventka košickej dopravnej priemyslovky z Kysúc začala na východe vypravovať vlaky, v tom čase netušila, že tu nájde aj svoju životnú lásku. Odvtedy prešlo 30 rokov a Evka spolu s manželom Jozefom vychovávajú dve deti a výpravcami sú v jednej železničnej stanici.

V Malej Lodine sa Hvizdošovci striedajú v službách, rovnako ako v rodinnom dome v Kluknave. V prvom prípade si odovzdávajú dopravnú službu a v tom druhom zase domácnosť a deti. „Zažili sme aj situácie, že sme si na stanici odovzdali aj deti. Manžela sprevádzali cestou do práce a mňa zase z práce. Stalo sa to vtedy, keď boli menšie a nemali s kým zostať doma,“ spomenula s úsmevom Evka. Jej veselá povaha, útla postava a krásne oči učarovali Jozefovi hneď pri ich prvom stretnutí. A po roku a pol sa mladí výpravcovia rozhodli svoj vzťah spečatiť manželským sľubom. Výpravkyňa Evka vymenila trvalý pobyt na Kysuciach za Kluknavu, aby nasledovala Jozefa. Bolo to spoločné rozhodnutie a aj dnes na tieto chvíle, keď ich spojila železnica, radi spomínajú. „Náš spoločný život začal na železnici a neustále sa okolo železnice točí aj dnes, keďže tu máme obaja prácu, ale aj priateľov,“ hovorí Jozef a zároveň priznáva, že aj keď sa snažia doma už prácu neriešiť, často sa o železnici diskutuje aj v kuchyni či na stretnutí s rodinou a priateľmi.

Do a z práce cestujú vlakom, avšak na rodinné výlety, najmä po Slovensku, najčastejšie využívajú auto. Dcéra pôjde o rok na strednú školu, pravdepodobne do Košíc, a tak pribudne ďalší člen rodiny Hvizdošových, ktorý bude železniciu využívať denne. Na spôsob života sa Hvizdošovci nestažujú a podávanie kľučiek doma aj v robote berú už ako samozrejmosť.

(sch)



KIŠŠOVCI: Výhybkári zo Sládkovičova

Železničiarimi sú už nejaký rok, paradoxne, na železnici sa nepoznali. Jozef a Bona Kiššovi, ktorí pochádzajú z východného Slovenska, spoločne pracujú ako dozorcovia výhybiek na železničnej stanici v meste Sládkovičovo. Ako pár na tejto stanici pracujú pomerne krátko, asi dva roky. On začína ako posunovač v Košiciach a manželka začala pracovať na štreke až po tom, ako sa presťahovali na západ. Najskôr ako dozorkyňa výhybiek v Bratislave na východnom, neskôr ako signalistka v obci Gáň, neďaleko Sládkovičova. Ako sami hovoria, práca výhybkárov na rovnakej stanici je iná. „Relatívne veľkou výhodou toho je, že vždy je niekto doma, kto sa postará o domácnosť i ratalosti,“ povedala Bonka, ako jej blízki často hovoria. „Navyše, máme možnosť tráviť čas aj spoločne, keďže sa nám voľná medzi zmenami prekrývajú,“ dodal Jozef. Okrem toho vidia pozitívum aj v tom, že majú počas týždňa možnosť vybaviť rôzne záležitosti, ktoré si iní musia odložiť na víkend. Na mieste pracoviska sa väčšinou stretnú len pri odovzdaní služby, aj tak si ale nájdu čas na to, aby si povedali, čo je nové nielen na stanici, ale aj doma. „Jeden odovzdá službu v práci, druhý odovzdá „službu“ doma...“ konštatovali obaja. Vo voľnom čase sa radi venujú skrášľovaniu svojho obydľia, Jozef sa popritom profesionálne venuje posilňovaniu. Priznali, že doma sa občas pristihnú, ako napriek voľnu spolu hovoria o práci. Na ich tri deti to vraj vplyv nemá. Na železnici ich to neláka, jedine ich najmenší syn sa vyžíva vo vláčikoch.

(bos)

Nebezpečné zrážky vlakov s dodávkami

Štatistiky nehôd sú aj napriek preventívnym opatreniam ŽSR alarmujúce. Od začiatku roka 2017 sa na železničných priestech stalo 23 nehôd, zahynuli pri nich 3 osoby a 6 osôb sa ťažko zranilo.



Jedna z aprílových nehôd na priestech sa stala v úseku Nemšová – Lednické Rovne, zrazil sa tu nákladný vlak s dodávkou. Pri nehode sa našťastie nikto nezranil a doprava v tomto úseku bola na hodinu a pol prerušená.



V stredu 26. apríla o 5.06 hod sa na železničnom priestech v úseku Zlatná na Ostrove – Zemianska Olča zrazil osobný vlak spoločnosti RegioJet s dodávkou. Pri nehode utrpel zranenia vodič auta, ktorý bol odvezený do nemocnice. Rušňovodič, ani nikto z cestujúcich vo vlaku sa nezranil. Doprava bola v dôsledku tejto udalosti prerušená na viac ako dve hodiny. Na konkrétnom železničnom priestech ide o tretiu nehodu od roku 2012.



Počas jazdy osobného vlaku došlo na zastávke Raková, ktorá sa nachádza v úseku medzi ŽST Turzovka – ŽST Čadca, k zrážke tohto vlaku s dodávkou, stalo sa to 25. apríla. K usmrteniu osôb našťastie nedošlo. Riadiaci vozeň osobného vlaku sa po zrážke vykoľajil a vyteklo z neho asi 50 litrov nafty. Doprava bola v tomto úseku prerušená od 16.21 hod., vlaky tadiaľ začali jazdiť krátko po polnoci nasledujúceho dňa.

ŽSR sa rozhodli na tých železničných priestech, kde sa vodiči správajú nezodpovedne a kde sa ich vinou stávajú častejšie nehody, zvýšiť stupeň zabezpečenia. ŽSR pripravili projekt zvýšenia stupňa zabezpečenia na 75 železničných priestech, pričom sa budú uchádzať o financovanie tohto projektu z Operačného programu integrovaná infraštruktúra. Patrí tam napríklad aj priestech, na ktorom sa stala 26. apríla nehoda v úseku Zlatná na Ostrove – Zemianska Olča.

Zrážka posunujúceho dielu v Trnave

Pokojné piatkové popoludnie na trnavskej železničnej stanici prerušil tupý náraz a škrípanie kolies. To spôsobilo pretlačenie prvého vozňa tlačeneho posunujúceho dielu cez betónové záradlo. Stalo sa to 21. apríla, krátko po 16. hodine pri pristavovaní

súpravy osobného vlaku ZSSK k 3. nástupištiu na koľaj 4a. Veľkým šťastím bolo, že pri nehode nedošlo k zraneniam zamestnancov ani iných osôb, došlo „iba“ k materiálnym škodám - poškodeniu záradla a jedného vozňa. „Predbežne bola vylúčená technická porucha na súprave posunujúceho dielu a železničnej infraštruktúre ŽSR. Príčina nehody a ďalšie prípadné škody sa zisťujú,“ priblížil Miloš Hilka, manažér železničnej dopravy z odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

(bos), foto: Miroslav Malík



Aj v Spišskej Novej Vsi po novej priecestnej konštrukcii

Medzi ďalšie opravené železničné priecestie sa prvý májový týždeň zaradilo aj priecestie v Spišskej Novej Vsi v žkm 174,713 trate Košice – Žilina. Zamestnanci OR Košice, SMSÚ ŽTS TO v Spišskej Novej Vsi vykonali v dňoch od 24. apríla do 5. mája opravu železničného priecestia krížujúceho cestu III. triedy, ktorá vedie na sídlisko Západ.

Priecestie na Duklianskej ulici v Spišskej Novej Vsi (jedinečné identifikačné číslo priecestia SP0128) najviac využívajú obyvatelia sídliska, ktorí počas opráv museli využiť obchádzkovú trasu. V rámci opravných prác na priecestí sa vykonala výmena kolají č. 1 a 2, ako aj priecestnej konštrukcie. Pôvodná



Pôvodnú opotrebovanú priecestnú konštrukciu nahradila nová celopryžová typu STRAIL.



Trafovníci zo Spišskej Novej Vsi vymenili 1. a 2. kolaj priecestia na Duklianskej ulici.

opotrebovaná konštrukcia sa vymenila za celopryžovú konštrukciu typu STRAIL. Zároveň sa vyasfaltovali aj nábehy cestnej komunikácie k priecestnej konštrukcii, aby bol zabezpečený plynulý a bezpečný prechod cez železničné priecestie. Opravné práce na trati sa realizovali do 4. mája do 15.30 hod., avšak priecestie bolo uzavreté pre cestnú dopravu ešte do nasledujúceho dňa do 20.00 hod., a to kvôli asfaltovaniu.

(sch), foto: SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves

Opravené železničné priecestie v Strážskom

V dňoch 19. až 21. apríla zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov realizovali počas denných výluk komplexnú rekonštrukciu železničného priecestia v Strážskom, na ktorom sa križuje železničná trať s cestou I. triedy I/18 Strážske – Vranov nad Topľou.



Dnes je prechod cez priecestie aj vďaka novej konštrukcii STRAIL plynulý a bezpečný.

Na pomerne frekventovanom železničnom priecestí na Mierovej ulici v kilometri 55,311 s JIČ (jedinečné identifikačné číslo) SP 1352 odstránili traťováci nevyhovujúcu priecestnú konštrukciu, ako aj pôvodné kolajové lôžko. Následne zriadili nové kolajové lôžko s novými kolajnicami a podvalmi. Dodávateľ namontoval celopryžovú priecestnú konštrukciu typu STRAIL. Železničné priecestie bolo počas výluky uzatvorené pre účastníkov cestnej dopravy, ktorých dopravné značenie presmerovalo na obchádzkovú trasu. Vlaky na trati Humenné – Strážske – Nižný Hrabovec nahradili počas rekonštrukcie autobusy.

(sch), foto: SMSÚ ŽTS TO Prešov



Na frekventovanom železničnom priecestí na Mierovej ulici v Strážskom zriadili prešovskí traťováci nové kolajové lôžko s novými kolajnicami a podvalmi.

Nástupisko a hala TEŽ menia svoju tvár



Rekonštrukcia prestupovej haly TEŽ a oprava nástupiska pre tatranské električky je aj v týchto dňoch v plnom prúde. Komplexná rekonštrukcia nadobúda reálne kontúry a podľa postupov prác a činnosti, ktoré sú už hotové, to vyzerá, že na jeseň zahlásia stavbári – hotovo!

(sch), foto: autorka

Nová dlažba na nástupisku aj v prestupovej hale TEŽ je v týchto dňoch už takmer hotová.



Na bardejovskej stanici čistejšie a bezpečnejšie

Sťažnosti, ktoré na situáciu v železničnej stanici Bardejov a jej okolí pribúdali, riešili kompetentní z OR Košice pravidelne. Prednedávnom tu prijali opatrenia, ktoré by mali mať dlhodobější charakter. Zamestnanci SMSÚ ŽB Prešov zrealizovali väčšie či menšie úpravy priestoru a okolia stanice, aby tak zvýšili bezpečnosť cestujúcich.

Prešovskí budovári sa postarali a vyčistenie a malé opravy budovy aj predstaničného priestoru. Kvôli zápachu a neporiadku, ktorý tu denne zostáva po neprispôsobivých občanoch, boli potrebné aj dezinfekčné opatrenia. „Vyčistenie priestoru stanice a jej okolia si vyžadovalo prácu s vysokotlakovými čističmi s použitím množstva dezinfekčných prípravkov,“ vysvetlil Peter Novosad, vedúci SMSÚ ŽB Prešov a dodal, že pri týchto prácach im pomáhali aj zamestnanci stanice, dokonca aj jeden bezdomovec. Vybudovalo sa tu oplotenia celej južnej strany budovy, až po vonkajší okraj terasy, pričom zostali vstupy do oploteného priestoru zo strany



Vybudovalo sa tu oplotenia celej južnej strany budovy, až po vonkajší okraj terasy, pričom zostali vstupy do oploteného priestoru zo strany od kolajiska pre prístup služobných vozidiel, prípadne záchranných zložiek.



Pri čistení stanice a jej okolia prešovskí budovári a zamestnanci ŽST požívali aj vysokotlakový čistič a dezinfekčné prípravky.



Domáci veria, že aj tieto opatrenia pomôžu pri udržiavaní poriadku v Bardejove.

od kolajiska. Vyrobili a namontovali sa aj pohyblivé brány, a to predovšetkým pre vstup pracovných vozidiel, ako aj záchranných zložiek. Odstránili sa aj rôzne závetria, ktoré najviac lákali bezdomovcov a ďalších občanov. Prešovskí budovári vyrobili aj plechové sokle na miesta, kde bol najväčší problém zo zápachom. V blízkej budúcnosti pribudne aj nové označenie stanice a logo ŽSR, ktoré vyrábajú na MDS Štrba.

(sch), foto: SMSÚ ŽB Prešov

RENDEZ 2017 s filmovými hviezdami

V starom rušňovom depe Bratislava východ sa v dňoch 17. a 18. júna 2017 uskutoční už 19. ročník celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel - Rendez 2017. Aj tento rok čaká na návštevníkov podujatia bohatý víkendový program.

Začne sa v sobotu o 10.00 hod. a v areáli ho odštartuje výstava zaujímavých historických železničných vozidiel zo Slovenska, Českej republiky, Maďarska a Rakúska a sobotňajšie defilé rušňov na točni. Na podujatie sa návštevníci budú môcť dopraviť historickými vlakmi a pripravené sú aj vyhladkové jazdy parnými vlakmi po Bratislave. V sobotu bude premávať aj výletný motorový vlak do Dunajskej Stredy. Počas oboch dní je pripravená kyvadlová doprava historickými alebo modernými motorovými vlakmi medzi bratislavskou hlavnou stanicou a areálom podujatia.

V nedeľu je naplánovaná súbežná jazda historických vlakov medzi stanicami Bratislava - Petržalka a Bratislava Nové Mesto. Ďalej návštevníkov čakajú jazdy historickej električky a autobusu, stála múzejná expozícia železničných zariadení, spoj jazdy na stanovišti parného rušňa, na motorovej drezine alebo motorovom vozíku, ako aj prezentácia modelových a modulových kolajísk. Pripravené sú jazdy vláčikom záhradnej železnice, zábavné a náučné hry pre deti, koncert C. a k.

komorného dychového orchestra, ako aj swingový koncert Funny Fellows. Ani tento rok nebude chýbať vojenská ukážka bojov z 2. svetovej vojny a výstava neželezničnej historickej techniky. Návštevníci budú môcť na tohtoročnom Rendez stretnúť aj dve filmové hviezdy - parný rušeň 475.196 a motorový rušeň T 679.1312, ktoré účinkovali po boku Nicole Kidman a Georgea Clooneyho v americkom filme Mierotvorca. Nostalgické vlaky budú jazdiť v sobotu na trase: Malacky - Plavecký Štvrtok - Zohor - Devínska Nová Ves - Bratislava Lamač - Bratislava hlavná stanica - Bratislava východ, Trenčín - Nové Mesto nad Váhom - Piešťany - Leopoldov - Trnava - Pezinok - Bratislava východ, Bratislava Petržalka - Bratislava Nové Mesto - Bratislava východ. A v nedeľu: Nitra - Lužianky - Hlohovec - Leopoldov - Trnava - Šenkvice - Pezinok - Bratislava východ a späť, Bratislava Petržalka - Bratislava Nové Mesto - Devínska Nová Ves - Bratislava Lamač - Bratislava hlavná stanica - Bratislava východ, Bratislava Petržalka - Bratislava Nové Mesto - Bratislava Vajnory - Bernolákovo - Senec - Bratislava východ.



Srdečne vás pozývame prežiť nezabudnuteľný víkend so železničnou nostalgiou.

Viac informácií bude uverejnených na www.mdc.sk alebo na internetovom portáli www.vlaky.net.

ŽSR začali s výstavbou Terminálu intermodálnej prepravy v Lužiankach

Presne 18. apríla 2017 začali ŽSR s budovaním Terminálu intermodálnej prepravy v Lužiankach. V tento deň si stavenisko prevzala firma STRABAG s.r.o.. Výstavba terminálu bude stáť 51,8 milióna € podľa zmluvy, ktorá je výsledkom transparentnej verejnej súťaže. Rozhodujúcim faktorom na rozhodnutie ŽSR realizovať TIP Lužianky bol zákaznícky potenciál strategického parku pri Nitre, ako aj potenciál ďalších producentov v danej lokalite.



Súčasnou TIP Lužianky budú aj dva železničné mosty. Prvý, jestvujúci, sa už rekonštruje, druhý sa ešte len vybuduje.



Na jar budúceho roku by už v priestore za železničnou traťou mal stáť nový terminál integrovanej dopravy.

Terminál intermodálnej prepravy Lužianky bude bimodálny terminál (cesta – želez-

KONTAJNEROVÉ PREKLADISKO

Kontajnerové prekladisko bude disponovať dvoma dopravnými koľajami užitočnej dĺžky 750 m. V areáli bude administratívna budova, z ktorej bude riadená doprava pri vstupe a výstupe z terminálu a zabezpečené riadenie kontajnerového prekladiska. V okolí administratívnej budovy sa bude nachádzať vstupné parkovisko pre osobné autá (kapacita 11 státí) a výstupné parkovisko pre vodičov nákladných áut (kapacita 16 státí). V tesnej blízkosti prekladiska sa vybuduje parkovisko na vstupe pre vodičov nákladných áut (kapacita 49 státí). Pri vstupe do areálu bude nainštalovaná cestná váha pre váženie IPJ. Areál bude osvetlený osvetľovacími vežami, oplotený, zabezpečený priemyselnými kamerami s funkciou termovízie, pokrytý WIFI a mobilným signálom (4G, GPRS). Areál je naplánované napojiť na nadradenú diaľničnú a hlavnú cestnú sieť.

nica), napojený na nadradenú diaľničnú infraštruktúru (rýchlostná komunikácia R1) a železničnú sieť s pripojením do železničnej stanice Lužianky. Prevádzku terminálu budú zabezpečovať ŽSR vlastnými kapacitami a po jeho kompletnom dokončení bude pozostávať z troch samostatne funkčných celkov: kontajnerové prekladisko, expedičné koľajisko, sklad

EXPEDIČNÉ KOĽAJISKO

Súčasťou expedičného koľajiska budú 4 expedičné koľaje s užitočnou dĺžkou 700 m a územnou rezervou 50 m pre nakládku a odvoz hotových výrobkov. Koľaje budú ukončené zarážadlom a dvojpodlažnou nakladacou rampou. Expedičná časť koľajiska bude zadláždená. V areáli je naplánovaná samostatná budova sociálneho zázemia a kompresorová stanica určená na skúšku bŕzd vlaku. Areál bude vybavený LED osvetlením, zabezpečený oplotením a pod monitoringom priemyselných (smerových, priestorových) kamier vybavených funkciou termovízie. Aj v tomto priestore sa počíta s WIFI pokrytím a mobilným signálom (4G, GPRS).

hotových výrobkov. V termináli budú poskytované základné služby súvisiace s manipuláciou, prekládkou a skladovaním intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ). Zároveň budú poskytované aj služby opravy a čistenia IPJ, ako aj služby distribúcie hotových výrobkov železničnou dopravou a skladovania hotových výrobkov. TIP Lužianky je v súčasnosti schválený v rozsahu realizácie dvoch funkčných celkov – expedičné koľajisko a sklad hotových výrobkov. Finančná analýza pre funkčné celky - expedičné koľajisko a sklad hotových výrobkov, preukázala ich ekonomickú efektívnosť.

(pav), foto: Peter OROLÍN

SKLAD HOTOVÝCH VÝROBKOV

Plocha s celkovou výmerou 56 tis. m² bude slúžiť k uskladneniu hotových výrobkov. Skladovacia plocha s betónovým povrchom sa napojí na kanalizáciu vybavenú odlučovačom ropných látok. V areáli bude budova pre strážnu službu a sklad hotových výrobkov vybavený LED osvetlením, zabezpečený oplotením a pod monitoringom priemyselných (priestorových) kamier vybavených funkciou termovízie. Priestor bude pokrytý WIFI a mobilným signálom (4G, GPRS).

V Lúkach rozkvitol vláčik

O železničnú stanicu Lúky pod Makytou sa jej zamestnanci príkladne starajú. V lete ju skrášľujú krásne rozrastené muškáty na oknách, cestujúcich víta aj čakáreň plná kvetov. V máji pribudol aj dekoratívny prvok, ktorý vyrobila dozorkyňa výhybiek Adriana Rudlová. Originálny kvetináč v tvare vláčika sa hneď stal jedinečnou ozdobou stanice.

(red), foto: Adriana RUDLOVÁ



fotohádanka



Foto: Štefan MORE

Dnes naša otázka znie:

VIETE, KDE JE TO?

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

SPRÁVNA ODPOVEĎ APRÍLOVEJ FOTOHÁDANKY JE:

ŽST Dobrá.

VÍTAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:

Jozef TÓTH zo Spišskej Novej Vsi.

BLAHOŽELÁME!

Učiteľka sa pýta žiakov, či videli cez prázdniny nejaký poľnohospodársky stroj. Malý Jarko sa prihlási: -Pani ... tajnička.				Pomoc: karaul, lusk, otka	vyhynutý kočovník	žiadne množstvo	a dato	krídla (kniž.)	vylučovacia spojka	Pomoc: Ed, Rita, Ríva	orgán zraku	lebo (bás.)	snáď	struk (kniž.)	
				čiernomor. prístav							ochranná vrstva				
				3							4				
				hoci, po česky starší (skr.)			dom.meno Aurela					tu máš		EČV okr. D. Streda	
Jozef Vysočani	stromo- radie	rádio- lokátor	Slovenská republika akže		stredoame- rický štát	fáza Mesiaca				riečny kôrovec	polia				
mongolský pastier dobytky					Severoat- lantický pakt	pomimo				rénium (zn.)	meno Pavone	škrabka pri pluhu	školák		
lesklý náter				časť oceána					rohožka						
				pokolenie					prijímal tekutinu						
anglické mužské meno			st.taliansky futbalista					letci							
			zvrtné zámeno					otázka 1. pádu							
2															
staršia značka stíhačiek							domácke meno Karolíny				čln na Rýne				

KOLOBEH ŽIVOTA pripravuje tábor aj pre deti železničiarov

Existuje zem života a zem smrti, mostom je láska, jediné možné prežitie, jediný možný zmysel. Táto veta amerického autora Thorntona Wildera zo známeho románu *The Bridge of San Luis Rey* vystihuje filozofiu občianskeho združenia Kolobeh života. O práci a poslaní združenia, ale aj ponuke letného tábora pre deti železničiarov sme sa rozprávali s Janou PITKOVOU, štatutárnou zástupkyňou združenia.



Spoločné foto účastníkov jedného zo stretnutí v Podbanskom.

Zastupujete nezvyčajné občianske združenie KOLOBEH ŽIVOTA, môžete nám stručne opísať, v čom spočíva vaša činnosť, pomoc rodinám, ktorých postihla tragédia?

Naším poslaním je poskytnúť potrebné informácie, „sprievodnú ruku“, priestor užitočnosti, ľudskú a odbornú spolupatričnosť prostredníctvom aktivít ako webová stránka, blog, individuálne a skupinové terapie pre rodiny, svojpomocné skupiny, dobrovoľníctvo, letné tábory pre deti, dramaterapeutické dielne a ďalšie. Naším zámerom je, aby každý človek, ktorý smúti po strate blízkej osoby, mal možnosť podpory, blízkeho človeka, aby v tom nebol sám.

Pripravujete pre rodiny, deti, ktoré stratili rodiča rovnako nezvyčajný letný tábor. Môžete nám ho priblížiť?

Za tri a pol roka našej činnosti sme uskutočnili 5 turnusov letného zážitkového terapeutického tábora pre deti a ich pestúnskych súrodencov. V prvom turnuse aj pre ovdovelých rodičov. Získané skúsenosti nás presvedčili, že práve viacdňový pobyt naplnený terapeutickými aktivitami vytvára potrebný priestor pre postupné vyrovnávanie sa stratou blízkeho človeka, hľadanie zmyslu života, liečivé zdieľanie, pocit spolupatričnosti. Prostredníctvom arteterapie, ergoterapie, hipoterapie, skupinových a individuálnych terapií, hier, zábavy, športu, fyzických aktivít, vodnej relaxácie, aktívneho pobytu v prírode a ďalších psychohygienických aktivít sa snažíme vytvoriť priestor plný lásky a liečivých účinkov pre zranené a citlivé duše našich detí a ich rodičov. Témou tohtoročného letného terapeutického tábora je „Farebný svet“ a bude spojený s vytvorením autorského divadelného predstavenia „Čierno-biely svet“.

Pre aký vek detí je tábor vhodný?

Letné terapeutické tábory sú pre deti vo veku od 6 rokov až po dospelosť. Pre ovdovelých rodičov s deťmi do 6 rokov robíme spravidla 4-krát do roka víkendové pobyty na Podbanskom. Tam prichádzajú veľmi mladé vdovy a vdovci spolu s ich malými detičkami, ale ako svojpomocná skupina sú v stálej komunikácii prostredníctvom vytvorenej facebookovej skupiny. Letných táborov sa zasa pravidelne zúčastňujú aj pestúnski súrodenci, ktorí sú už dospelí. Združenie je otvorené pre rodiny na Slovensku, ktoré stratili rodiča a majú ešte nazaopatrené deti.

Môže sa do tohto tábora prihlásiť aj rodina zamestnancov ŽSR, kde a dokedy?

Áno. Rokujeme s vedením a odborními ŽSR ohľadom realizácie špeciálneho turnusu pre deti železničiarov. Dohodli sme sa, že najprv zistíme záujem zo strany vašich zamestnancov, na základe ktorého dohodneme ďalšie podmienky. Preto je dôležité, aby záujem o takýto tábor vaši zamestnanci prejavili čo najskôr. Stačí, keď nám na náš email: info@kolobehzivota.sk napíšu do 10. júna 2017 tí, ktorých sa týka strata rodiča a chcú prihlásiť svoje dieťa, či deti a tiež ich vek.

Rodiny, ktoré prešli tragickou skúsenosťou akéhokoľvek druhu, nemajú financie nazvyš, okrem samotnej tragédie býva zvyčajne sprievodným problémom finančná situácia. Ako bude pobyt hrazený?

Všetky výdavky spojené s realizáciou letných táborov uhrádza naše združenie práve preto, že si uvedomujeme väčšinou aj veľmi zložitú finančnú situáciu. My financie zháňame celý rok, ale nie je to vôbec jednoduché a bohužiaľ to veľmi ovplyvňuje počet našich aktivít. Je to totiž veľmi nákladné, a práve preto sme v rokovaní aj s vedením a odborními ŽSR, kvôli špeciálnemu turnusu pre deti zamestnancov ŽSR, ktorý finančne podporí aj firma.

Keď sa povie úmrtie, nehoda, smrteľná choroba, v ľuďoch to vyvoláva strach a paniku. Mnoho rodín zamestnancov ŽSR však podobné zažili. Prečo ste sa rozhodli venovať tejto veľmi ťažkej téme a práci?

Občianske združenie KOLOBEH ŽIVOTA sme založili spolu s Majkou Demitrovou, s cieľom pomôcť rodinám s nezaopatrenými deťmi, ktoré sa smrťou jedného alebo oboch rodičov ocitli v krízovej životnej situácii. Keďže nás spája podobný osud, rozhodli sme sa ponúknuť svoje skúsenosti, pomoc a podporu.

Viete povedať, ako dlhý je asi proces, kým sa rodina aspoň z časti zmieri s novou, nemennou realitou?

To je veľmi individuálne. Ako príklad môžem uviesť, ako sa so smrťou, okrem odbornej pomoci, intuitívne vyrovnávala Majka Demitrová, ktorá je zakladateľkou a ambasádorkou nášho združenia. Napísala dve nádherné zbierky básní, v ktorých vyliala všetok svoj žiaľ, doslova sa z neho vypísala. Našla si aj ďalšie nové záľuby, začala navštevovať hodiny hrnčiarkeho kruhu, začala maľovať, jazdiť na koni. To je veľmi dôležité pri hľadaní spôsobov, ktoré nám pomáhajú nechať emócie tiecť plným prúdom, vysmútiť sa, otvoriť kohútik a pustiť emócie von. A je tiež veľmi dôležité, keď už nastane čas, dovoliť si prestať smútiť.

V minulosti takmer v každej slovenskej rodine pracoval niekto na železnici, takže asi ste už spolupracovali s našimi zamestnancami?

Áno, máme medzi nami aj takúto rodinu.

Čo z vašej skúsenosti pomáha rodinám, ktoré sa stretli s nečakaným úmrtím najviac? Môžu pomôcť kolegovia v práci?

Existujú viaceré návrhy, z mojej skúsenosti sú dôležité štyri úlohy smútenia. Treba nimi vedome prejsť, pričom čas je nepodstatný. Prvou je prijať smrť, čo sa väčšinou tak skoro nepodarí. Netreba si nahovárať, že ten človek iba niekam odcestoval. Mnohí ľudia zahrajú so sebou túto hru. Preto je tu dôležitý pohreb vo forme obradu rozlúčky. Druhou je dovoliť si smútiť plným prúdom, plakať, kričať, vyzíriť sa, aby to išlo von. Aj modlením, akokoľvek to odkomunikovať. Je to ako s ranou na tele, po čase sa urobí chrasta a zahojí sa. V tejto fáze je dôležité, aby niekto poradil príbuzným smútiaceho, ako sa k nemu správať, čo mu hovoriť, aby tie dobre mienené rady nespôsobili smútiacemu ešte väčšiu traumu. Ja osobne som najdlhšie terapeuticky spracovávala vetu: „Vzchop sa, ty musíš žiť pre svoje deti.“ Dôležitý je prvý rok smútku, keď človek zažije prvé výročie narodenín a menín zomrelého, prvé Vianoce bez neho. Treťou úlohou je vytvoriť si nový život popri smútku, zamyslieť sa nad tým, čo nám robí radosť a nevinuť sa z radosti. Prichádza to pomaly, pozvoľna, ako drobné momenty života. Veď aj pred príchodom partnera či dieťaťa sme boli šťastní. Len sme preniesli svoju pozornosť na nich. Je potrebné si to prázdno po blízkom zaplniť. No a štvrtou úlohou je vytvoriť si pre pozostalého miesto, kde ho budeme mať stále uloženého symbolicky, rituálne, akokoľvek. Pamiatka na blízkeho by nám ale nemala brániť nájsť si iné potešenie. Nejde len o to, naučiť sa s tým žiť, ale aby sme sa vedome transformovali. Aby sme hľadali v sebe, siahli do vlastnej mobilizácie a našli inú hodnotu života. A bez výčitiek.

Ak by sa naši zamestnanci chceli na vás obrátiť, akú formu môžu zvoliť?

K dispozícii je naša webová stránka www.kolobehzivota.sk a náš email: info@kolobehzivota.sk, na ktorý nám môžu napísať.

(pav)

ŽSR ako súčasť projektu Pro Monumenta

ŽSR spravujú 40 budov, ktoré sú zapísané v zozname národných kultúrnych pamiatok Slovenskej republiky (KP). V súlade so zákonom o ochrane pamiatkového fondu ŽSR vykonávajú zo svojich finančných zdrojov základnú ochranu KP. Správa, údržba, ale aj ochrana takýchto pamiatok je špecifická, na obnovu neexistuje univerzálny návod, ku každej pamiatke je potrebný individuálny prístup.

Vyžaduje si odbornosť, kultúru, cit, pochopenie a zrelú úvahu. Dôležitým faktorom je aj to, že ak si má historická stavba ponechať svoj pôvodný vzhľad aj po obnove, nemôže byť opravovaná súčasnými technológiami a materiálmi. Náklady na seriózne udržiavajú kultúrnu pamiatku nie sú zanedbateľné, sú vyššie ako pri bežných budovách. Časová a finančná náročnosť prípravných prác, stavebných prác, ako aj podmienky stanovené zo strany pamiatkového úradu, sú často nad rámec postupu pri bežných stavbách. V záujme šetrenia vlastných zdrojov ŽSR sledujeme na oddelení železničných budov GR ŽSR možnosť využitia rôznych grantov a fondov pri správe takýchto pamiatok. Od roku 2014 sa na základe vlastnej iniciatívy podieľame na aktivitách Pamiatkového úradu SR, týkajúcich sa realizácie projektu Pro Monumenta – prevencia údržbou. Práve vďaka tomuto projektu bol



V poslednom období narastá počet podnetov a návrhov fyzických osôb na vyhlásenie budov za kultúrnu pamiatku. Na základe takéhoto návrhu bolo v roku 2015 vyhlásené aj depo Kopčany v Bratislave za kultúrnu pamiatku.

v roku 2015 a 2016 vykonaný preventívny monitoring na 12 budovách v správe ŽSR. Sú to kultúrne pamiatky ako napríklad objekt Meniarne – Starý Smokovec, staničné budovy Veľká Lomnica a Lubochňa, ale aj objekt

lampárne v Tisovci alebo strážny domček v Stankovanoch. ŽSR na základe monitoringu dostali certifikáty Pamiatkového úradu SR o stave kultúrnych pamiatok a technické správy kultúrnych pamiatok, zistených chybách a predovšetkým systém odporúčaní pre realizáciu nevyhnutných udržiavacích a opravných prác.

Veľkým prínosom pre ŽSR bola aj realizácia niektorých sanačných prác zo strany pamiatkarov, a to všetko bez nároku na úhradu zo strany ŽSR. Výstupy z monitoringu slúžia ako podklad pre plán údržby, projektantov a sú základnou časťou stratégie preventívnej údržby, ako najvyššej formy pamiatkovej starostlivosti o kultúrne pamiatky na ŽSR. V prípade, že projekt Pro Monumenta bude v budúcom roku pokračovať, železnice by rady spolupracovali aj naďalej s Pamiatkovým úradom SR cestou tohto projektu.

Mária ĎURIANOVÁ, O 430 GR ŽSR

Aj Čertov most patrí medzi kultúrne pamiatky

Čertov most sa nachádza medzi stanicami Tisovec - Bánovo a Zbojská a je jediný z veľkých železničných mostov, ktorý sa na jedinečnom ozubnicovom úseku zachoval od roku 1896 až dodnes v pôvodnom stave. Od roku 2008 je most súčasťou národnej kultúrnej pamiatky Ozubnicová železnica Tisovec – Pohronska Polhora.

Svoje „čertovské“ meno dostal most podľa kaňonovitej Čertovej doliny s úzkymi skalnými stenami, nad ktorou sa klenie vo výške cca 20 m, v oblúku s polomerom 250 m a sklone trate takmer 50 promile. Ide o trojpoľový oceľový priehradový most s polygonálne lomenou



Na Čertovom moste boli v roku 2014 zrealizované opravy ozubnicovej trate, vďaka čomu dnes po tejto jedinečnej trati jazdí ozubnicový parný vlak.

nosnou konštrukciou a hornou mostovkou na kamenných pilieroch, na obidvoch stranách ukončený krátkymi kamennými jednoklenbovými mostnými konštrukciami. Jedinou významnejšou zmenou oproti časom výstavby mosta sa stala rekonštrukcia traťového zvršku, spojená s výmenou ozubnice v roku 1964. Na 41,2 km dlhej trati Podbrezová – Tisovec so 4 stanicami a 1 výhybnou bolo vybudovaných 6 výpravných budov, 3 sklady, 1 výhrevňa a 12 strážnych stanovišť. Len 1 zo 48 úrovňových priecestí bolo kryté závorami. Ťažký horský terén mohol byť zdolaný iba vďaka rozsiahlym zemným prácam: najhlbší zárez dosahoval hĺbku 20 m, najvyšší násyp výšku 13 m. Súčasťou trate boli aj 3 veľké (jedným z nich je Čertov most) a niekoľko menších mostov.

(ika), foto: balky, archív MDC



Čertov most na dobovej fotografii.

Memoriál Jožka Okona už 22. raz

12. apríla 2017 sa v sade Janka Kráľa v bratislavskej Petržalke uskutočnil 22. ročník Memoriálu Jozefa Okona. V ideálnom počasí si našlo cestu na štart 91 pretekárov.

V hlavnej kategórii muži do 39 rokov na 5 km zvíťazil Alexander Jablakov v čase 15:45, čím vytvoril rekord podujatia. Medzi ženami na trati dlhej 1,65 km bola absolútne najrýchlejšia Mírka Pizurová v kvalitnom čase 6:01, Kamila Chomaničová vyhrala v čase 6:30 kategóriu žien do 39 rokov. Z juniorov bol najlepší Marco Machovič za 5:55, bol to najlepší čas zo všetkých 24 pretekárov na jedno kolo. Aj popri plnení pracovných a mamičkových povinností si našla čas na športové popoludnie aj podpredsedníčka Národnej rady SR Lucia Nicholsonová a vo svojej kategórii

skončila na striebornej priečke. Vždy nás všetkých poteší, že sa pretekov zúčastňuje veľa aktívnych či bývalých železničiarov. Aj tento rok boli najstaršími spomedzi nich Ružena Brunovská (1943) a Matej Holický (1942), zároveň boli aj najstaršími účastníkmi celkovo. Poďakovanie patrí všetkým organizátorom a sponzorom, zvlášť vedeniu ŽSR, zastúpenému na podujatí námestníkom pre ľudské zdroje Pavlom Hudákom, za štedrú finančnú podporu a Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy za zabezpečenie trofejí pre víťazov. Veríme, že nasledujúci ročník, na



ktorý všetkých bežcov srdečne pozývame, bude opäť úspešný. Tešíme sa na vás.

Patrik Benka, foto: Ružena BRUNOVSKÁ

Rušňoparáda v Košiciach ponúkla zábavu aj krásavcov

Veľká prehliadka železničnej histórie a moderny opäť pritiahla davy ľudí.

Rušňoparáda 22. a 23. apríla otvorila brány košického depa, aby ponúkla milovníkom železnice bohatý kultúrny program. Lákadlami podujatia bola neodmysliteľná Točňoparáda, ktorá ukázala všetky vystavované rušne pohromade, ale aj jazdy nostalgických vlakov a autobusu, či simulovaný letecký a vojenský prepád vlaku. Magnetom pre návštevníkov boli rakúsky prezidentský vozeň, filmová hviezda aj česká historická pantografová jednotka EM 475, prezývaná Žabotlama.

Okrem železničnej techniky boli pripravené viac ako dve desiatky sprievodných aktivít, atrakcií či vystúpení.

(balky), foto: autor, Róbert RUDIŠIN



Stredobodom záujmu návštevníkov bol historický úzkorozchodný parný rušeň U29 101 familiárne nazvaný Krutwig, ktorý Košická detská historická železnica sprevádzkovala minulý rok. Populárna mašinka Katka z Čermeľského údolia tentoraz na Rušňoparáde chýbala.



Svoje umenie predvedli aj košickí modelári.



Tak ako inokedy, aj tohtoročné podujatie v košickom depa si poriadne užili nielen železniční priaznivci, ale najmä deti.



Pravidelným účastníkom Rušňoparády je Ján Novák, ktorý vystavuje netradičné modely rušňov. Každý jeden exponát je originálny, pretože ich vyrába z odpadu - zo súčiastok a vecí, ktoré už ľudia nepotrebujú.



Veľkým lákadlom na točni bola „hollywoodska hviezda“ - rušeň Sergej, ktorý si zahral vo filme Peacemaker v hlavnej úlohe s Georgeom Clooneyom. Pred zošrotovaním ho zachránili humenski nadšenci.