

železničný semafor

január 2011

 **ŽSR** mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XXI.

Tvár ŽSR 2011

Železničiari starostami

Železničná dopravná cesta atraktívnejšia

Vzácná návšteva na východnej hranici

Foto: Ivan HUTLÁK

Čaká nás náročné obdobie

Vážené dámy, vážení páni, milí kolegovia!

S príchodom nového roku 2011 mi dovoľte popriať vám všetko najlepšie, hlavne veľa zdravia, šťastia, úspechov a spokojnosti, tak v rodinnom kruhu, ako aj v práci a medzi spolupracovníkmi. Aby ste mali veľa sily, trpezlivosti a aj motivácie v každodennom živote, aby vám nechýbalo odhodlanie, ale aj radosť a pohoda.

Nový rok 2011, to ste asi pocítili všetci od prvých dní, začal dosť hekticky a v rovnakom duchu bude ešte nejaký čas aj pokračovať. Mojou prvoradou úlohou je spolu s kolegami z manažmentu zabezpečiť plynulý chod firmy, bezpečnú, a pokiaľ možno, bezproblémovú každodennú prevádzku našich tratí. Ruka v ruku s ňou ide aj stratégia firmy a ciele, ktoré súvisia s modernizáciou tratí a zvýšením prestíže železničnej dopravy v rámci Slovenska a Európy.

Najdôležitejšou prioritou pre fungovanie ŽSR je v tejto chvíli zásadné zvýšenie efektivity firmy. Musíme dôkladne zvážiť a potom prijať systematické kroky, ktoré prinesú výraznú úsporu nákladov a vyrovnané hospodárenie našej spoločnosti v priebehu dvoch rokov.

Jedine pri preukázateľne efektívnom manažovaní, správe a údržbe železníc nám štát môže zvýšiť dotáciu zo súčasných 119 miliónov eur na potrebných 260 miliónov eur ročne.

Určite aj k vám prenikli rôzne informácie ohľadne prepúšťania, zmeny organizačnej štruktúry ŽSR či dopadov, ktorým má ŽSR čeliť v najbližšom období. Otázky a odpovede týkajúce sa týchto tém vás z pochopiteľných dôvodov zaujímajú asi najviac. Od môjho nástupu do funkcie sa snažím presadiť také systémové

kroky, aby sme dlhodobo stabilizovali firmu. Tie začínajú a končia na kvalitných ľuďoch a financiách. Ekonomická efektivita ŽSR po stránke našich nákladov je limitujúcim faktorom pre všetky ďalšie kroky. Všetky tri železničné spoločnosti v spolupráci s ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, ako aj v spolupráci s ministerstvom financií pripravujú proces revitalizácie, ktorý začal hneď po výmene manažmentov v týchto spoločnostiach.

Rozumné prehodnotenie a úspora nákladov je, aj stále zostáva, prvoradou požiadavkou na každom pracovisku. Po rokovaniach na všetkých úrovniach, vrátane odborárov, a prebiehajúcich analýzach bude jasné, ako na tom sme a aké opatrenia budeme musieť prijať. Otázka znížovania osobných nákladov bude obzvlášť citlivo zvažovaná, ale považujem ju za nevyhnutnú. Záleží na každom z nás, ako sa s úlohou zníženia nákladov a prosperity vyrovnáme. Analýzu fungovania železničných spoločností prerokovala vláda SR a následne jej bude predložený návrh revitalizačného projektu. O výsledkoch vás, samozrejme, budeme informovať aj prostredníctvom časopisu. Prajem vám veľa úspechov do ďalších dní.



Vladimír Ľupták,
generálny riaditeľ ŽSR

Význam a perspektívu železničného uzla posilníme



Ján Figel, 1. podpredseda vlády SR a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, sa priamo v teréne oboznámi s pracoviskami železničného uzla v Čiernej nad Tisou. Minister v železničarskom pracovnom odevu (druhý zľava).
Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Perspektíva železničného nákladného prekladiska v Čiernej nad Tisou by sa nemala oslabovať, ale práve naopak posilňovať. - Chceme, aby Čierna nad Tisou nebola mentálne na ďalekom východe, ale aby bola súčasťou intenzívnejšej európskej spolupráce, ako aj slovenských modernizačných zámerov, - povedal Ján Figel, 1. podpredseda vlády SR a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja v piatok 21. januára počas svojej návštevy v Čiernej nad Tisou.

Železničný uzol na ukrajinskej hranici je významom veľký, v posledných rokoch sa mu však nevenovala dostatočná pozornosť. Aj to boli dôvody ministerskej návštevy. Ján Figel sa v spoločnosti generálnych riaditeľov všetkých troch železničných spoločností priamo na mieste oboznámil s jednotlivými pracoviskami ŽSR i ZSSK CARGO v Čiernej nad Tisou. Domáci železničníari okrem zaujímavej prezentácie o pracoviskách aj priamo v teréne ukázali niektoré činnosti spojené s nákladnou prepravou i riadením železničnej dopravy v tejto pohraničnej stanici. Komplexná modernizácia železničného uzla, najmä vzhľadom na funkciu prekládkovej stanice na hranici s Ukrajinou, je nutná kvôli nevyhovujúcemu technickému stavu niektorých objektov. Minister prisľúbil pomoc pri riešení týchto problémov.

(sch)

Vzácná návšteva na východnej hranici



A keď sa v poslednom období veľa hovorí o Čiernej nad Tisou, najmä kvôli projektu predĺženia širokorozchodnej trate (ŠRT), významovo dôležitému železničnému uzlu prekládkovej stanice sa dostáva len málo pozornosti vzhľadom na investície potrebné na jej ďalší technický rozvoj. V piatok 21. januára v popoludňaj-

ších hodinách však upútala táto pohraničná stanica pozornosť najvyšších rezortných predstaviteľov Slovenska. Ján Figeľ, 1. podpredseda vlády SR a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, sa v sprievode generálnych riaditeľov troch železničných spoločností oboznámil s pracoviskami a situáciou na ukrajinskej hranici.



1. V popoludňajších hodinách privítali Jána Figeľa na železničnej stanici generálni riaditelia troch železničných spoločností, ako aj ďalší železniční manažéri. Ministrovej návšteve, rovnako ako vedeniu ŽSR, sa potešili aj Ing. Ján Juriga, riaditeľ OR Košice (vľavo), a prednosta stanice Ing. Peter Majer (v strede).
2. O spôsobe riadenia dopravy v pohraničnom železničnom uzle informoval riaditeľ OR Košice nielen ministra, ale aj ďalších vzácných hostí. Zľava: Ján Juriga, Peter Molda, riaditeľ Úseku generálneho riaditeľa, Jozef Beliš, predseda SR ŽSR, Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR.
3. V riadiacej veži, v dopravnej kancelárii, bolo o 16-tej

hodine naozaj rušno. Našťastie nie kvôli problémom v doprave - riadiace pracovisko navštívili hostia.

4. Generálneho riaditeľa ŽSR Vladimíra Luptáka (vľavo) zaujímal aj aktuálny grafikon vlakovej dopravy. Ján Juriga vysvetľuje jednotlivé polohy vlakov.
5. V staničnej kronike sa dočítate o histórii tejto železničnej stanice, domáci však očakávajú, že po návšteve riadiacich manažérov firmy sa začne písať veľa pozitívneho aj o blízkej budúcnosti.
6. A ešte spoločné foto pred staničnou budovou.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: autorka

Predĺži sa širokorozchodná trať?

Projekt širokorozchodnej trate môže byť za istých okolností ekonomicky prínosný a racionálny pre investície, uviedol v piatok v Čiernej nad Tisou prvý podpredseda vlády a minister dopravy Ján Figeľ. - Širokorozchodná trať je na Slovensku realita a veľmi dôležitá súčasť celkového hospodárskeho a regionálneho rozvoja, nielen na východe, ale na celom Slovensku,- povedal minister.

Z hľadiska budúcnosti širokorozchodnej trate a jej predĺženia potrebujeme ešte finálne vyhodnotenie predbežnej štúdie realizovateľnosti, ktorá bola vypracovaná a pripravená v decembri 2010. Na základe jej zhodnotenia sa rozhodne o ďalších krokoch. Minister dopravy to povedal v reakcii na vyjadrenie prezidenta ruských železníc Vladimíra Jakunina, ktorý sa mu poďako-

val za podporu revitalizácie širokorozchodnej trate a zámeru jej predĺženia až do Viedne. Ruský prezident železníc pripomenul, že štúdia realizovateľnosti konštatovala, že ide o ekonomicky výhodný a realizovateľný projekt. Zdôraznil aj to, že zámer vybudovať širokorozchodnú trať nie je len slovenským či ruským, ale medzinárodným projektom, na ktorom má záujem aj Ukrajina a Rakúsko.

(sch)

Železničná dopravná cesta je vďaka zmene poplatkov atraktívnejšia

Slovenská železničná sieť sa stala od 1. januára atraktívnejšou najmä pre nákladných dopravcov. Dôvodom je zmena poplatku za použitie železničnej dopravnej cesty. Viac sa dočítate v nasledujúcich riadkoch, ktoré pripravili zamestnanci Odboru obchodu GR ŽSR.



Výnosy z poplatku za použitie železničnej infraštruktúry v osobnej a nákladnej doprave sú jedným z kľúčových príjmov ŽSR. Na základe zákona č. 513/2009 o dráhach sa štát zaviazal uhrádzať fixnú časť ekonomicky oprávnených nákladov, ktoré je potrebné vynaložiť v súvislosti s prevádzkovaním železničnej infraštruktúry v SR. Variabilná časť nákladov bude hradená dopravcami v osobnej a nákladnej doprave, pričom pomer fixných a variabilných nákladov je cca 75 k 25. Pre ŽSR

to znamená úplne nový pohľad na ich hlavný príjem financií.

Doterajší poplatok za železničnú dopravnú cestu (ŽDC) bol v podstate nezmenený od jeho vzniku v roku 1999. K čiastočnej úprave došlo 1. mája 2003, keď vstúpil do účinnosti Výmer MF SR č. R-3/2003, s tým že principiálne fungoval ako globálna cena za ŽDC, kde boli v cene zahrnuté všetky služby ŽSR na dráhe.

Prípravou podkladov novej ceny sa zaoberala pracovná skupina zo zástup-

cov ekonomických a prevádzkových odborov GR ŽSR. Výsledkom práce komisie bol návrh poplatkov za ŽDC, vypracovaný na základe regulačného rámca ÚRŽD.

Dňa 2. decembra 2010 vydal ÚRŽD Výnos č. 3/2010, ktorý určuje maximálne poplatky za ŽDC, resp. určenie úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre. Výnosom sa mení doterajší poplatok za použitie dopravnej cesty a určujú sa nové maximálne úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam. Výnos znižuje úhrady v osobnej doprave približne o 10 percent a v nákladnej doprave približne o 50 percent. Tento výnos nemení výšku cestovného pri vlakoch osobnej dopravy.

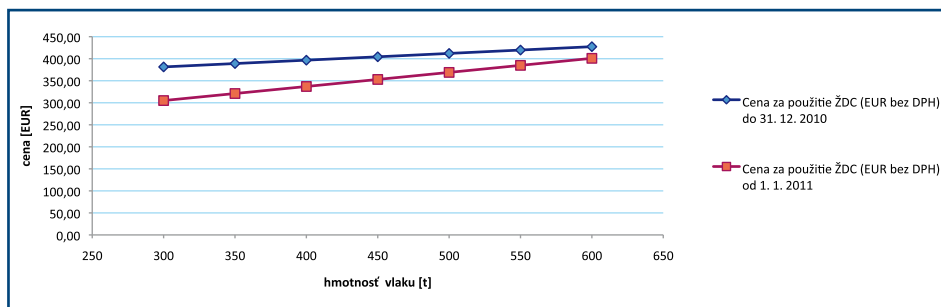
Táto skutočnosť výrazne mení postavenie ŽSR ako manažéra infraštruktúry na európskom železničnom trhu, ako aj vo vzťahu k iným druhom dopravy, predovšetkým voči cestnej doprave. Železničná sieť SR sa týmto stáva atraktívnu pre dopravcov najmä v nákladnej doprave a konkurencieschopnou voči zahraničným železničným sieťam, a to predovšetkým pre tranzit v smerovaní sever – juh a východ – západ.

Čo to znamená pre ŽSR?

Očakávané výnosy za úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre (resp. poplatky za ŽDC) odhadujeme v roku 2011 na úrovni cca 96 mil. eur z osobnej a nákladnej dopravy (v pomere cca 49 mil. eur osobná a cca 47

Porovnanie výšky poplatku pri vybranom vlaku osobnej dopravy do 31. decembra 2010 a od 1. januára 2011

Druh vlaku	rýchlik
Kategória trate	1.
Typ trate	elektrifikovaná
Vzdialenosť [km]	203,425
Typ HDV	elektrické

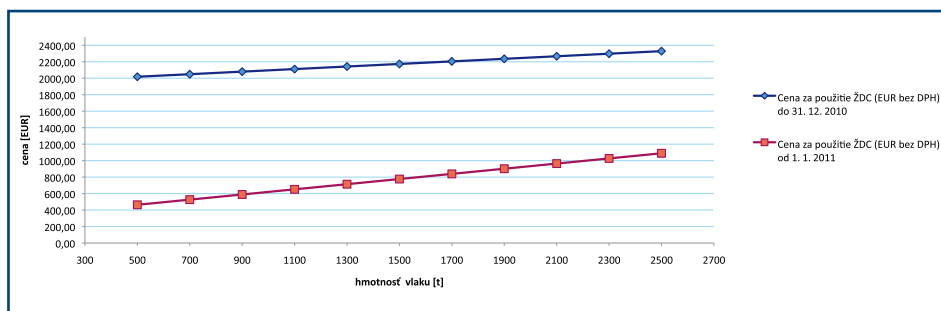


Napr. Bratislava hl.st. – Žilina

Hmotnosť vlaku [t]:	300	350	400	450	500	550	600
Cena za použitie ŽDC (EUR bez DPH) do 31. 12. 2010:	381,37	389,03	396,69	404,35	412,01	419,67	427,33
Cena za použitie ŽDC (EUR bez DPH) od 1. 1. 2011:	305,01	320,99	336,96	352,94	368,92	384,90	400,88

Porovnávanie výšky poplatku pri vybranom vlaku nákladnej dopravy do 31. decembra 2010 a od 1. januára 2011

Druh vlaku	nákladný expres
Kategória trate	1.
Typ trate	elektrifikovaná
Vzdialenosť [km]	198,984
Typ HDV	elektrické



Napr. Bratislava východ – Žilina zr.st.

Hmotnosť vlaku [t]:	500	700	900	1100	1300	1500	1700	1900	2100	2300	2500
Cena za použitie ŽDC (EUR bez DPH) do 31. 12. 2010:	2017,81	2048,89	2079,98	2111,06	2142,15	2173,24	2204,32	2235,41	2266,49	2297,58	2328,66
Cena za použitie ŽDC (EUR bez DPH) od 1. 1. 2011:	464,12	526,64	589,16	651,68	714,20	776,73	839,25	901,77	964,29	1026,81	1089,33

mil. eur nákladná doprava). Očakávaný výpadok pre ŽSR na úrovni cca 80 mil. eur na ročnej báze znamená dodatočnú požiadavku smerom k štátu na úhradu objednaných výkonov v zmysle zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry.

Najväčšou zmenou výpočtu poplatkov za ŽDC je okrem zníženia ceny pre dopravcov najmä prechod z globálnej ceny na cenu viaczožkovú. Zjednodušene sa dá povedať, že od 1. januára 2011 dopravca zaplatí len za skutočne odobrané služby. Odvrátenou stranou rozloženia výpočtov na drobné je zas fakt, že výpočet je dosť zložitý vzhľadom na viazanosť kategorizácie tratí.

Na odbore 450 sme preto naprogramovali jednoduchú „cenovú kalku-

lačku“. Kalkulačka slúži na rýchly a orientačný výpočet poplatkov. Od 21. decembra 2010 je tento nástroj zverejnený aj na internetovej stránke ŽSR, v časti o vnútroštátnej cene za ŽDC.

Odbor obchodu očakáva v závislosti od zníženej ceny za prístup k železničnej infraštruktúre oživenie hlavne tranzitnej nákladnej dopravy. Samozrejme, že potrvá určitý čas, kým prepravný trh na uvedenú zmenu zareaguje.

Nový systém spoplatňovania ŽI dopravcom umožňuje:

- realizovanie vlakov s nižšou brutto hmotnosťou (väčší dôraz na hrtkm ako na vlkm),
- možnosť zavedenia pravidelného

a pevne stanoveného GVD (dopad na plánovanie a možnosť zlepšenia zákazníckeho servisu pre konečných zákazníkov),

- možnosť realizovať viac technologických jazd a prázdnych behov (nákladový pohľad),
- možnosť využitia dlhých tranzitov medzi dvoma PPS v SR (napr. Čadca št. hr. – Čierna nad Tisou št. hr.),
- možnosť objednať si doplnkové služby len v rozsahu, v akom potrebujem (posun a zriaďovanie vlakov, technická kancelária),
- preferovanie elektrických rušňov vo vozbe vlakov na elektrifikovaných tratiach.

Odbor obchodu GR ŽSR

ŽELEZNIČNÉ PREUKAZY si už môžete prolongovať

Každý, kto pri cestovaní vlakom využíva železničný preukaz (režijku), nemal by zabudnúť na jeho prolongáciu na rok 2011. Túto možnosť má od 18. januára do 31. marca v pokladniciach iKVC po predložení železničného preukazu a uhradení príslušnej sumy cestovného.

Zamestnanci ŽSR a ich rodinní príslušníci zaplatia za 2. vozňovú triedu cenu 27 €. Takú istú sumu, ale za 1. vozňovú triedu zaplatia aj držiteľia Jánskeho alebo Kňazovického plakety, ostatní za 1. triedu zaplatia 40 €. Ak máte dieťa študujúce na vysokej škole, nezabudnite predložiť potvrdenie o pokračovaní jeho štúdia v letnom semestri. Musíte tak urobiť do konca prolongačného obdobia. Dovtedy sa vydávajú aj voľné cestovné lístky do 1. vozňovej triedy po nepretržitom odpracovaní 20 rokov na železnici. Pokiaľ systém iKVC nedovolí vykonať pokladníkovi prolongáciu, túto skutočnosť ohlásite prí-

slušnému evidenčnému útvaru. Ak sa rozhodnete železničný preukaz neprolongovať, odovzdajte ho do úschovy do 31. marca, kde môže byť najviac 2 roky. O dodatočnú prolongáciu môže držiteľ preukazu požiadať aj v priebehu roka na predpísanom tlačíve a po úhrade spísneho vo výške 1,65 €.

Preukazy oprávňujú držiteľov na bezplatnú prepravu osobnými vlakmi, bez príplatku EC a IC nielen na tratiach ŽSR, ale aj Českých dráh. Bezplatný však nie je výdaj miesteniek, lôžkového alebo ležadlového lístka.

(red)



„Vzduchy“ nasiaknuté hnilobou hrozia nebezpečenstvom

Táto zima je mimoriadne vrtkavá. Už nás potešila bohatou snehovou nádielkou, ktorá sa stratila počas rapidného odmäku. Pôda je dlhodobo rozmočená a najmä v zalesnených hornatých oblastiach železnici občas ohrozí vyvrátený strom. No nielen tie dokážu zastaviť dopravu. Do priechodného prierezu tratí v okolí Kremnických vrchov sa vo vianočnej atmosfére počas troch dní dvakrát nahli aj stĺpy nadzemného vedenia.

– Takéto drevené stĺpy napadnuté hnilobou ešte donedávna stáli popri trati, – ukazuje v Kremnici miestny návestný majster SMÚ OZT OT Zvolen Jozef Lupták.



Niektoré trate aj dnes pripomínajú pohľady na dobové železničné fotografie z polovice minulého storočia. Nostalgiu totiž stále vytvárajú stĺpy nadzemného vedenia s previsnutými drôtmi – slangovo nazývané „vzduchy“ – tiahnuce sa pozdĺž koľaje. Veru, aj v roku 2011, v čase najmodernejších prenosových technológií, sa na železnici stále prenášajú dôležité informácie o pohybe a zabezpečení chodu vlakov po archaických vedeniach. Podľa železničného predpisu sa síce stavajú dočasne, len na niekoľko rokov, lenže tie v okolí Hornej Štubne slúžia už viac ako 50 rokov.

– Drvivá väčšina stĺpov je v havarijnom stave. Sú spráchnivené, od zeme napadnuté hnilobou a častokrát ich vo zvislej polohe držia len samotné drôty. Izolatory by sa mali pravidelne čistiť kvôli zamedzeniu presluchov na telefónnych linkách, ale kto už bude na takéto stĺpy liezť. To je životu nebezpečné, takže údržba väčšinou spočíva už len vo vizuálnej kontrole drevených podpier a ich prípadnom zabezpečení proti pádu, – opisuje Pavel Barčík, vedúci SMÚ OZT OT Zvolen. Vo svojom obvode udržiava až 242 km vzdušných vedení. Podobné problémy však majú aj ďalšie strediská údržby OZT, pretože na Slovensku je vyše 840 km tratí s kritickými

nadzemnými linkami. A až 90 percent porúch spôsobujú poveternostné vplyvy. Padajúci strom niekedy strhne so sebou aj oslabený stĺp a jeho výmena stojí stovky eur. Údržba takýchto vedení je finančne náročná, lenže telefonické spojenie medzi stanicami musí byť zachované. A to ešte musíme prirátat aj náklady na pravidelné vyvetkovanie – odstraňovanie bujnej vegetácie vo vzdušnej trase. Napriek nelichotivému stavu „vzduchov“ odborníci z odvetvia OZT neodporúčajú ich komplexné rekonštrukcie. Neboli by ekonomicky efektívne a odhliadnuc od najideálnejšieho, no najdrahšieho variantu uloženia kábla v zemi, ponúkajú pre ŽSR aj lacnejšie „dočasné“ riešenia. Neprikláňajú sa ani k náhrade závesnými káblami. Tie neriešia existenciu samotných drevených stĺpov, ktoré sú najväčším nebezpečenstvom pre jazdu dráhových vozidiel. Na tratiach so zjednodušenou dopravou je účelné spojenie prostredníctvom mobilných telefónov. Samozrejme za predpokladu, že v danej lokalite je dostatočný signál príslušného operátora mobilnej siete. Takýto spôsob komunikácie je už dnes zavedený napríklad medzi Trebišovom a Vranovom nad Topľou, Moldavou nad Bodvou a Medzevom, Prievidzou a Nitrianskym Pravnom či Šaľou a Nededom. Ak je však potrebné prenášať aj informácie o stavoch zabezpečovacích zariadení, preferuje sa kábel upevnený k päte koľajnice. Jeho nevýhodou je ľahký prístup pre dlhoprstých. O jeho prípadnej krádeži sa ale vie okam-

žite, pretože v dopravných kanceláriách sú vyvedené kontroly celistvosti kábla. Takéto káble už úspešne nahradili nadzemné vedenie v niektorých traťových úsekoch medzi Gelnicou a Červenou Skálou alebo medzi Kremnicou a Kremnickými Baňami. Nielen teoretické výpočty, ale už aj bežná prevádzka potvrdila, že oba varianty sú ekonomicky výhodnejšie ako údržba zastaraných nadzemných vedení a pre ŽSR by priniesli nemalé finančné úspory.

Martin BALKOVSKÝ

Foto: autor, archív odvetvia OZT



Jedna z možností náhrady nadzemného vedenia je kábel upevnený k päte koľajnice.



Zábery svedčiacie o tom, že „vzduchy“ v sieti ŽSR sú už naozaj v úbohom stave

Tridsaťtri kontajnerových vagónov z Trebišova už v Rusku

V piatok 21. januára na pôde terminálu kombinovanej dopravy v Dobrej pri Čiernej nad Tisou boli slávnostne odovzdané spoločnosti Transkontajner nové vagóny, ktoré vyrobila Tatravagónka, a.s. Ide o výsledok rusko-slovenskej spolupráce v podobe prvého uceleného vlaku – 33 kontajnerových, 90 stopových vagónov. Slávnostné odovzdávanie sa uskutočnilo za účasti 1. podpredsedu vlády a ministra dopravy SR Jána Figela, prezidenta ruských železníc Vladimíra Jakunina a predsedu predstavenstva Tatravagónky Alexeja Beljajeva.

Pri tejto príležitosti sa podpísala zmluva medzi spoločnosťou OOO Integrirovannaya Vagonostroitel'naya Kompaniya a Tatravagónkou, a.s., o nadobudnutí 50-percentného balíka akcií spoločnosti OAO Transportnoje Mashinostroenie – Transmash, Engels. Zmluvné strany vyjadrili touto dohodou spoločný zámer využiť výrobné kapacity Transportnoje Mashinostroenie pre produkciu novej generácie plošinových vagónov so zlepšenými jazdnými vlastnosťami, ktoré budú urč-

Slávnostného odovzdávania nových slovenských vagónov pre Rusko sa v Dobrej zúčastnili aj (zľava): Pavel Kravec, generálny riaditeľ ZSSK, Jozef Beliš, predseda Správnej rady ŽSR, Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR, a Peter Molda, riaditeľ Úseku generálneho riaditeľa ŽSR.



né pre trh s rozchodom koľají 1 520 milimetrov.

Začatie výrobných prác umožnilo získanie certifikátu spoločnosťou Tatravagónka v apríli 2010, ktorý potvrdil technické a úžitkové parametre. Tento vagón umožní nárast prepravnej hmotnosti pri dĺžke vlaku 1 000 m o cca 800 ton a jeho výroba prebieha v prevádzkarni Trebišov, ktorá disponuje širokorozchodnou traťou. Kontrakčný objem je zatiaľ 300 vagónov. Spoločnosť Tatravagónka, a.s., vyvíja v súčasnosti ďalšie prototypy vagónov a podvozkov pre potreby ruských železníc.

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Pre potreby ruských železníc vyrobila slovenská spoločnosť Tatravagónka, a.s., vo svojom trebišovskom závode 33 kontajnerových vagónov.

Nový súkromný dopravca na slovenských tratiach

Súkromný vlakový dopravca RegioJet začne v marci 2012 prevádzkovať pravidelnú linku na juhu Slovenska na trase Bratislava – Dunajská Streda – Komárno.

Týmto krokom by sa mala zatriktívniť táto trať a najviac by tak mali získať cestujúci, keďže sa skráti dĺžka cestovania z jednej hodiny na 43 minút. Zároveň by malo byť lacnejšie samotné cestovné pre zákazníkov a vozne komfortnejšie, napríklad aj s možnosťou prihlásiť sa na internet. Celkovo by mala spoločnosť prepraviť ročne 1,9 milióna cestujúcich.

Pôjde o pravidelnú linku, ktorá bude premávať v hodinových intervaloch kaž-

dý deň a v špičkách pracovných dní každých 30 minút. Počas špičky má linka kapacitu 300 cestujúcich. Cesta medzi Dunajskou Stredou a Bratislavou by tak mala byť denne odľahčená o 1 500 áut. Nové spojenie by malo priniesť aj nové pracovné miesta a spoločnosť sľúbila zamestnať aj slovenských železničiarov, ktorí na tejto trati pracujú. Na traťovom úseku železničná stanica Bratislava Nové Mesto – ŽST Komárno, ktorého cel-

ková dĺžka je 97,277 km, je vybudované dispečerské stavidlo AŽD, ESA 11 – ŽSR, ktoré umožňuje zabezpečenie chodu vlakov obsluhou z jedného miesta pre viac dopravných a medzistaničných úsekov.

Spoločnosť RegioJet je dcérou českej firmy Student Agency. Tá patrí k najväčším dopravcom na Slovensku v oblasti diaľkovej a medzinárodnej autobusovej prepravy.

(red)

Zelenú dostalo odstraňovanie následkov záplav

Voda, povodeň, záplavy – tak tieto tri slová sa určite najčastejšie skloňovali v roku 2010. Mokrý prírodný živel, ktorý v lete zasiahol celé Slovensko, spomínali pri hodnotení predchádzajúceho roka aj odvetvoví prednostovia správcovkých a údržbárskych sekcií. Mnohé plánované rekonštrukcie ostali len na papieri, prednosť dostalo odstraňovanie následkov záplav a obnova zničenej železničnej infraštruktúry.

Likvidovali lavíny, sneh a najmä následky veľkej vody

Minuloročné záplavy pripravili najmä pre železničiarov z východu Slovenska technicky náročné činnosti. Po zosuvoch svahu a odpavení násypového telesa sa opravovali trate pri Kostoľanoch nad Hornádom a Obišovciach, vrásky na tvári spôsobil aj strhnutý most ponad rieku Hornád v Spišských Vlachoch. Havarijný stav priepustu a zemného telesa bol aj medzi Trebišovom a Slivníkom. – Všetko sa to dialo na úkor investícií do naplánovaných stavieb, napríklad rekonštrukcie koľají širokorozchodnej trate. Podarilo sa zmodernizovať priestory ústredného stavadla v Čiernej nad Tisou, na financie stále čaká rozostavaná staničná budova v Trebišove a havarijný stav budovy máme aj v Matovciach na normále, – hovorí Ing. Miroslav Kocák, prednosta sekcie ŽTS OR Košice. No nielen po záplavách obnovovali zamestnanci traťovej údržby poškodenú železničnú infraštruktúru. Už v januári sa popasovali so zosuvom svahu medzi Hnúšťou a Tisovcom. – Napriek rozsiahlej činnosti po povodniach sa podarilo splniť aj naplánované opravy. Vymenených bolo 35 km koľajníc, 8 500 podvalov, 462 výhybkám sme opravili geometrickú polohu, zrealizovali 5 167



Odplavená trať pri Kostoľanoch nad Hornádom.

zvarov. Obnovili sme tiež 46 priecestí, vykonali opravu koľaje v Prešove, medzi Lovinobaňou a Krivánom, upravili zhlavie v Dolnom Harmanci. Zasiťovaním sme stabilizovali svah skalného zárezu na trati Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce, – sumarizuje Ing. Milan Mitter,

prednosta sekcie ŽTS RR ÚŽI Zvolen. Ing. Pavol Hrdina, prednosta sekcie ŽTS RR ÚŽI Žilina, zasa spája začiatok roka 2010 s likvidáciou snehovej kalamity v južných oblastiach Slovenska, na Záhorí aj Považí, ale aj s odstraňovaním lavín na Orave. – Počas roka sme zrekonštruovali staničné koľaje v Dunajskej Strede a výhybky v Rajci, Komjaticiach a Medzibrodí, náročná bola aj obnova priecestia v Turzovke. Najviac sme sa ale natrápili v auguste, počas záplav na Hornej Nitre, keď zahynul aj náš kolega. – Voda tam svojou silou ochromila prevádzku medzi Prievidzou a Hornou Štubňou. Odplavila podvalové podložia, spôsobila deformácie svahov zemných násypov a zosuvy zemného telesa. – Podmyté zemné násypy boli aj na ďalších traťových úsekoch OR Trnava. Z rekonštrukčných prác možno spomenúť práce na rozvodoch vody v Nových Zámkoch a Štúrove, ale tiež rekonštrukciu nástupištia v Bernolákove. Nedokončená ostala sanácia svahu zemného telesa od Čadce po štátnu hranicu, – zhodnotil predchádzajúci rok Bc. Pavol Pokrývka, prednosta sekcie ŽTS OR Trnava. Najsledovanejšími stavbami sú však stále modernizácie tratí na Kysuciach a Považí a budovanie zriaďovacej stanice v žilinskej Tepličke.

Nové riadiace systémy, ale aj osvetlenia staníc

Napriek tomu, že plánovaná rekonštrukcia koľaje sa nezrealizovala, na



Rekonštrukcia výhybiek v Komjaticiach.

a obnova zničenej železničnej infraštruktúry

širokorozchodnej trati predsa len niečo vynovili. Na mnohých úsekoch ŠRT boli vymenené izolátory v objeme milióna eur. – Zo stavieb možno spomenúť aj úpravu miestneho riadiaceho systému v meniarňi v Košiciach aj Margecanoch. Povodne spôsobili aj nám rozsiahle škody. Voda odpavila trakčnú podporu pri Kostolnoch nad Hornádom, zosuv pôdy poškodil trolej v Malej Lodine, mnohé meniarne boli zatopené. V Tatrách zasa poškodzovali vedenie padajúce stromy, – tvrdí Ing. Jozef Pikor, prednosta sekcie EE OR Košice. Ing. Miroslav Sporinský, prednosta sekcie EE OR Trnava, okrem zrealizovaných stavieb spomenul aj jednu významnú udalosť: – Po meraniach a skúškach na koridore už jazdia vlaky od Bratislavy – Rače po Nové Mesto nad Váhom rýchlosťou 160 km/h. Vymenili sme tiež dožité prvky v napájacej stanici v Trenčianskej Tepľej, ale aj na trakčnom vedení medzi bratislavskou hlavnou stanicou a Bratislavou – Vinohradmi. – Taktiež bola zrekonštruovaná 22 kV linka v Liptovskom Mikuláši a vybudované filtračno-kompenzačné zariadenie v napájacej stanici Galanta. O ďalších obnovách zariadení odvetvia EE sa zmieňuje aj Ing. Ivan Ďurkovič, prednosta sekcie EE ÚŽI Žilina. – V Rajci, Tvrdošíne, alebo aj Varíne sme opravovali a vymieňali osvetľovacie stožiare, nové vonkajšie svietidlá sú namontované v Devínskej Novej Vsi, Vajnorochoch, Zohore, Zemianskych Kostolnoch a na niektorých zastávkach. Skorodované trakčné podpory sme menili v úseku Čadca – Mosty u Jablunkova. – Za zmienku stojí aj modernizácia riadiaceho systému v žilinskej spínacej stanici a odstraňovanie závažných porúch na trakčnom vedení, najmä v bratislavskom uzle. Od svojich kolegov sa myšlienkami nelíšil ani Ing. Ján Ďuriš, prednosta sekcie EE ÚŽI Zvolen. Vyzdvihol operatívne za-

bezpečovanie činnosti súvisiace s plynulosťou dopravy počas záplav pri podmytí a pádoch trakčných stožiarov. – Okrem toho sme opravili osvetlenie v Nižnej Myšli, Mlynkoch alebo Helcmanovciach, v dôsledku zlého izolačného stavu sme vymenili 6 kV vedenie v Poprade či zrekonštruovali 22 kV prípojku do výhybne Hornád. A v úseku Suť – Žiar nad Hronom už tiež vlaky jazdia pod zrekonštruovaným trakčným vedením.

Menili sa návestidlá, výstražníky i vedenia

Tisícky hodín odpracovali pri odstraňovaní následkov povodní aj zamestnanci údržby odvetvia OZT. Práca bola oprava 50-ročného kábla medzi Košicami a Kysakom, v Piali sa po zosuve pôdy premiestňovala predzvešť. – Nahradili sme staré rotačné meniče pre zabezpečovacie zariadenia v Kalnej nad Hronom, Rožňave a vo výhybni Slatinka. Vymenené boli výstražníky na niekoľkých priecestiacich, v Krásnej nad Hornádom alebo Kapušanoch pri Prešove zasa staré návestidlá sovietskeho typu. Nadzemné vedenie medzi Dobšinskou ladovou jaskyňou a Mlynkami nahradil kábel položený k päte koľajníc, – vypichuje najvýznamnejšie činnosti Ing. Ľubomír Kašiar, prednosta sekcie OZT RR ÚŽI Zvolen. Aktívni boli aj žilinskí údržbári, veď vo svojom obvode vymenili 38 návestidiel, drôtovody v Jelšovciach, Chynoranochoch a Bošanoch, ale aj reléové skrine medzi Kráľovou Lehotou a Liptovským Mikulášom. – Vzdušné vedenia sme nahradili závesnými káblami na Kysuciach, v úseku Topoľčany – Bošany, ale aj na trati Mníchova Lehota – Bánovce nad Bebravou. Vážne poruchy sme zaznamenali na staničnom zariadení v Čadci. Po búrkach ostávali v poruche desiatky snímačov osí, – vymenúva Ing. Anton Danišek, prednosta

sekcie OZT RR ÚŽI Žilina. Správcom však rok 2010 nepotešil. Množstvo zariadení je už po dobe životnosti, komplexných rekonštrukcií ale bolo poskromne. – Zvyšovali sme kapacitu optickej trasy na Žitnom ostrove, optokábel bol zabudovaný aj pod Tatrami. Medzi Šuranmi a Veľkými Bielicami sme nahradili mechanické závery svetelným priecestím. Vymenili sa indukčné snímače v stanici Bratislava východ a batérie pre oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia. Ale informačný systém Pragotron v Žiline funguje už len v obmedzenom režime, – zhodnotil rok 2010 Ing. Miroslav Duda, prednosta sekcie OZT OR Trnava. Napájacie batérie a zdroje nepretržitého napájania menili aj na východe krajiny. – Pre nedostatok finančných prostriedkov ostali v havarijnom stave koľajové brzdy na spádoviskách ŠRT v Čiernej nad Tisou a nákladnej stanici v Košiciach. Neriešila sa ani náhrada prenosového systému medzi Prešovom a Plavčom. Zrekonštruovalo sa len diaľkové zabezpečovacie zariadenie výhybne Tunel, – skonštatoval Ing. Pavel Jakubiš, prednosta sekcie OZT OR Košice.

Prednostov sekcií trápil aj fakt, že v mnohých prípadoch bolo najkomplikovanejšou etapou realizácie stavby zdĺhavé obstarávanie materiálu a služieb cez Centrum logistiky a obstarávania. Práve z tohto dôvodu sa niektoré stavby ani nerealizovali. Ďakujú však všetkým zamestnancom ŽSR, ktorí v roku 2010 pristupovali zodpovedne k plneniu svojich povinností, svoju prácu vykonávali kvalitne a prispievali tak k spoľahlivosti a bezpečnosti železničnej dopravy.

Martin BALKOVSKÝ
Foto: archív redakcie



Spevňovanie svahu pri Čachticiach.



Výmena svietidiel v Zohore.



Výmena návestidiel v Krásnej nad Hornádom.

V minulom roku sme odstránili 245 lomov koľajníc

Každé ročné obdobie je svojím spôsobom špecifické. V ostatných dňoch sa médiá a verejnosť zaujímali o informácie zaoberajúce sa problematikou lomu koľajníc nielen u nás, ale aj v susedných krajinách. Ako je to s touto poruchou na slovenských železničných tratiach, či sú lomy koľajníc bežnou záležitosťou, či je ich veľa a čo spôsobujú, sme sa rozprávali s prednostami sekcií železničných tratí a stavieb v Košiciach a Trnave.

NA OBJASNENIE: lom koľajnice je porucha súvislosti materiálu v celom profile koľajnice a výrazne ohrozuje bezpečnosť dopravy. Dochádza k nemu najmä pri bezstykovej koľaji vplyvom vnútorného pnúťia materiálu, keď dosiahne a prekročí medze pevnosti. K lomu koľajníc dochádza pod vplyvom poveternostných podmienok pri mínusových teplotách, najmä pri veľkých zmenách teplôt, často v súčinnosti s dynamickými silami.

– Pri analýze údajov z hlásení o lomoch sme za uplynulý rok zaznamenali, že v našom obvode došlo k 119 lomom koľajníc, z ktorých 42 malo vplyv na dopravu. Atraktívny obvod v Nových Zámkoch evidoval 19 lomov, bratislavský 23 lomov a najmenej – 19 lomov – evidovali v trnavskom AO. Atraktívny obvod Trenčín riešil 19 a žilinský 47 lomov. Lomy koľajníc v mieste zvarov boli v 50 prípadoch. Ide najmä o zvary z obdobia rokov 1980 až 2000, kde sa tento stav pripisuje únave materiálu a zastaranej technológii zhotovovania zvarov. Pri hodnotení traťových úsekov podľa počtu výskytu lomov možno povedať, že lomy sa vyskytujú v celom obvode OR Trnava, prakticky od Petržalky po Liptovský Mikuláš. Hlavnou príčinou lomov je únava materiálu a vplyv nízkych teplôt, ktoré spôsobujú krehkosť ocele, – priblížil nám stav za trnavské OR prednosta sekcie železničných tratí a stavieb Bc. Pavol Pokrývka.

Analýzu vzniku a výskytu lomov v obvode pôsobnosti Oblastného riaditeľstva Košice nám poskytol prednosta sekcie železničných tratí a stavieb OR Košice Ing.

Miroslav Kocák: – Za rok 2010 evidujeme spolu 126 lomov koľajníc, z ktorých 81 malo vplyv na železničnú dopravu. Atraktívny obvod Trebišov evidoval 30 lomov, Spišská Nová Ves 19 lomov, Košice zaznamenali 33 lomov. Zvolen eviduje 42 lomov a Banská Bystrica 2. Lomy koľajníc vznikli v prevažnej miere v mieste zvarov. Ide o zvary z obdobia pred 30 a 20 rokov, keď bola v porovnaní so súčasnosťou zastaraná technológia zhotovovania zvarov, a okrem toho sa zlý stav pripisuje aj únave materiálu.

Príčinou lomov mimo oblasti zvarov, čo predstavuje približne 43 percent, je únava materiálu vekom koľajníc a výskytom defektoskopických chýb koľajníc a výhybiek. Vplyv na výskyt lomov koľajníc má aj geometrická poloha koľaje. Napríklad výškové chyby môžu spôsobiť vznik lomov nevyhovujúcim prenosom dynamických účinkov jazdy vlakov do železničného zvršku a následne spodku. Lomy koľajníc a výhybkových súčiastok, ktoré vznikajú vplyvom teploty a veľkých teplotných zmien, majú príčinu v krehkosti ocele materiálu koľajni-



Deň pred Mikulášom došlo na traťovej koľaji medzi železničnými stanicami Podhájska a Hul v km 29 314 k takému lomu koľaje.

ce, pričom táto je ovplyvnená hlavne prevádzkovým zaťažením, vekom koľajníc, obsahom takých chemických látok v oceli, ktoré svojím obsahom nemenia štruktúru ocele, ale spôsobujú krehkosť materiálu. Príčiny zvýšeného počtu lomov v určitých traťových úsekoch jednoznačne poukazujú na prvotnú, najhlavnejšiu, príčinu v namáhaní ocele materiálu koľajníc a výhybkových súčiastok prevádzkovým zaťažením. Najväčší počet lomov sa vyskytuje v traťových úsekoch, kde nebola vykonaná obnova koľaje a ani súvislá výmena koľajníc v posledných dvadsiatich rokoch.

Lom koľajníc môže za určitých okolností spôsobiť i vážnu dopravnú nehodu, preto je každý zistený prípad nehodovou udalosťou. Pri zistení lomu na danú koľaj nesmie byť vypravený vlak. Výpravca upovedomí návestného majstra, ktorý situáciu preverí na mieste a pri oprávnenom a potvrdenom zistení lomu požiada výpravcu o vyzovnenie pracoviska údržby alebo pohotovostné pracovisko, ktoré odstráni zistenú poruchu. Čas na odstránenie závisí od rozsahu a vzdialenosti, spravidla však trvá približne jednu hodinu. Následkom toho môže dôjsť z prevádzkových dôvodov aj k meškaniu vlakov, jeho včasné zistenie i odstránenie je však veľmi dôležité a pre bezpečnosť prevádzky nevyhnutné.

Vladimír SALZER

Foto: OR Trnava, OR Košice,



Lom sa môže vyskytnúť i v „srdcovke“, ako vidieť zo záberu z Trnavca.



Tento lom koľajníc zaznamenali v km 236,318 na úseku Východná – Kráľova Lehota.

Výstavba R1 dala zabrať aj železničiarom

Výstavba rýchlostnej cesty R1 v Banskej Bystrici stála nielen stavbárov, ale aj železničné zložky veľa síl, disciplíny a odborných znalostí. V dvoch výlukách sa museli železničiarri popasovať s nejedným problémom, kým mohli úspešne spustiť a spojazdniť trať po výstavbe dvoch mostných objektov.



Zaťažovacia skúška sa robila pomocou zaťažovacieho vlaku, ktorý váži 120 ton.



Prof. Ing. Josef Vičan, CSC., ukazuje sondu, pomocou ktorej sa zachytáva prehyb mosta.

Ak by sme chceli rekapitulovať, musíme najskôr uzavrieť jednu kapitolu – v tomto prípade dobudovanie mostných objektov medzi stanicami Banská Bystrica a Kostiviarska, v kilometri 3,262 a v km 3,691. Práce na budovaní mostov, vrátane trate, mala na starosti košická firma D&D. Kým stavbári pracovali na budovaní mostov, pracovníci Atrakčného obvodu Banská Bystrica zabezpečovali úkony súvisiace s ich sprevádzkovaním. Súčasťou stavby bolo aj zriadenie nového železničného telesa s pôvodným železnič-



Ing. František Bahleda zo Žilinskej univerzity pri zaznamenávaní signálu zachyteného sondou

ným zvrškom nad budovanými mostnými objektmi a príslušných úsekov. Začiatkom decembra bola na mostnom objekte v km 3,262 vykonaná zaťažovacia skúška, ktorú zrealizovali odborníci zo Žilinskej univerzity. Testovali prehyb mosta pomocou zaťažovacieho vlaku zloženého z koľajového žeriava, ktorý váži približne 120 ton. – **Sondy zaznamenávajú v rôznych časových intervaloch prítomnosť ťažkého stroja na moste. Signály sa prenášajú do počítača, ktorý jednotlivé merania vyhodnocuje.** – povedal Ing. František Bahleda zo spomínanej univerzity. Zaťažovacia skúška sa robila len na jednom moste, pretože na tom druhom, v km 3,691, je vysoký násyp a z hľadiska noriem tam takáto skúška nemusí byť vykonaná. Ďalej pracovníci AO SMS v Banskej Bystrici v spolupráci s VVÚŽ celý úsek od jedného mosta po druhý, čo je približne 600 metrov, premerali elektronickým pojazdným zariadením KRAB a vyhodnotili parametre i kvalitu geometrickej polohy koľaje. Zároveň skontrolovali ostatné súčasti železničného telesa. Po úspešne vykonaných kontrolných meraniach a skúškach bola nepretržitá výluka ukončená a vlaky začali jazdiť cez tento úsek obmedzenou rýchlosťou. Momentálne je to 50 km/h a na maximálnu traťovú rýchlosť 75 km/h by mali prejsť po konsolidácii a skončení zimného obdobia, pravdepodobne koncom apríla.

Nie vždy to ale išlo tak dobre a rýchlo, ako sa o tom píše. Prvé práce z našej strany kvôli výstavbe R1 v tomto úseku začali už v decembri v roku 2009, keď sa robili prípravné práce a prekládka trás vysokého napätia (VN a VVN). – **Našou úlohou bolo dohliadať na bezpečnosť zamestnancov zhotoviteľa R1 pri týchto prácach. Pracovali sme a robili dohľad aj v obrovskom mraze, čo nebolo vždy jednoduché,** – sumarizuje Bohuslav Oborčok, úsekový správca SMS ŽTS Banská Bystrica. Ten zároveň dodáva, že práce boli ťažké aj preto, že ich pracovníci vykonávali počas riadnej vlakovej prevádzky, resp. vo vlakových prestávkach, takže dôslednosť a presné načasovanie boli nevyhnutnosťou. Úzko spolupracovali aj so zamestnancami železničnej stanice v Banskej Bystrici. Do terénu pravidelne chodili kontrolóri trate

na mimoriadne pochôdzky. Ďalšou etapou pred samotným budovaním mostov boli práce spojené s monitorovaním a nevyhnutnými opravami banskobystrického tunela pri Kostiviarskej, keďže trasa budúcej R1 vedie ponad tunel. V marci a apríli sa v nočných výlukách zabudoval v tuneli systém, ktorý monitoruje pohyby v konštrukcii tunela. Zamestnanci AO sa na týchto výlukách zúčastňovali osobne, boli na ich začiatkoch aj ukončeníach, a preto často v práci ostávali aj do neskorých nočných hodín. – **Pri zemných prácach obrovského rozsahu na R1 sa zmenil nielen terén v okolí železničnej trate, ale aj hydrologické podmienky. Naše odvodňovacie priekopy a priepusty boli zrazu plné vody, bahna, kamenia a malých čiastočných zosuvov,** – informoval Ing. Daniel Andráš, odvetvový správca AO Banská Bystrica. Keďže sa priebehu výlukových prác prispôbovala aj železničná doprava v okolí stavby, o vyjadrenie sme požiadali aj prednostku železničnej stanice v Banskej Bystrici Ing. Jarmilu Kornietovú: – **Nepretržitá výluka si vyžadovala zvýšené nároky na výkon dopravnej služby a bezpečnosť železničnej dopravy v našej stanici, ako aj v jej pridelených nesamostatných železničných staniach Vlkánová, Radvan a Slovenská Ľupča. Preto by som chcela predovšetkým vyzdvihnúť bezchybnú prácu a poďakovať výpravcom i zamestnancom posunu v ŽST Banská Bystrica, ako aj všetkým zamestnancom a ich nadriadeným.**

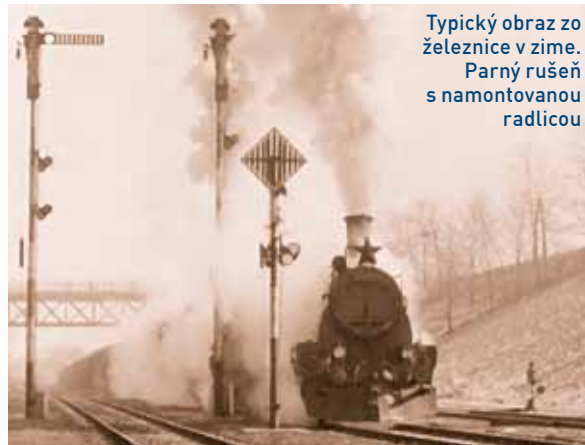
Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka a AO BB



Na tomto mieste ešte v lete nebolo takmer nič. Dnes je doprava opäť v prevádzke aj spolu s dvomi novými železničnými mostami.

Snehové zábrany, pluhy, frézy pomáhali

Zaviete trate, výhybky či zamrzenie rušňov a ich súčiastok, to sú javy, s ktorými železnica bojuje už od svojho vzniku. Pre železničných inžinierov to bola ďalšia z výziev – premôcť prírodu a poradiť si so snehom a mrazom. Možnosti, ako si so snehom na železnici poradiť, postupne priniesli viaceré štúdie a nápady.



Typický obraz zo železnice v zime. Parný rušeň s namontovanou radlicou



Jeden zo zachovaných snežných pluho v zbierkach Múzejno-dokumentačného centra

Jedným z prvých opatrení proti závejom bolo rozmiestňovanie a stavanie snehových zábran. Každý rok na jeseň sa rozmiestňovali tam, kde bola vďaka charakteru okolitého terénu zvýšená možnosť vzniku závejov. Ich rozostavenie však bolo náročné na čas a nie vždy bolo možné zabezpečiť nimi dlhšie úseky trate. Preto sa boj so snehom sústredil na priame odstraňovanie snehu z trate pomocou pluho. Prvotným riešením bolo montovanie pluho – radlíc – na čelá parných rušňov, ktoré boli takto schopné odhŕňať sneh do výšky až 50 cm nad hlavou koľajníc. Rušne s namontovanou radlicou slúžili aj na prerážanie snehových jazykov, ktoré sa tvorili pri veternom počasí. Vtedy bolo potrebné takto vybavené rušne pravidelne posilať na trať, aby stíhali prerázať zaviete miesta. Keď sa nepodarilo preraziť tvoriaci sa závej včas, rušeň buď v záveji uviazol, alebo sa v lepšom prípade vrátil do východiskovej stanice a trať ostala nezjazdná. V rovnakom období sa začal používať aj menej obvyklý spôsob odstraňovania snehu pomocou pluho, a to pluhy ťahané koňmi.

MARINOV pluh

Ďalším z riešení v oblasti odstraňovania snehu z trate bol patent inžinie-

ra Marina uverejnený v roku 1889. Ten prišiel s návrhom samostatného pluho osadeného na ráme s dvomi nápravami. Marinov pluh bol tlačný alebo ťahaný a jeho predná pohyblivá radlica vedela odhŕňať sneh do výšky 1 040 mm nad hlavou koľajníc pri rýchlosti 15-25 km/h. Novinkou Marinovho pluho boli dve ručne nastavovateľné bočné krídla, ktoré vedeli odhŕnúť sneh pri maximálnom roztvorení v šírke 5,5 metra. Celková hmotnosť bola 6,5 tony. Pluhy tejto konštrukcie sa používali v Rakúsku, najmä na alpských tratiach. Ani tento patent však neuspokojil potreby zimnej prevádzky.

Vývoj a štúdie pluho ku koncu 19. storočia naďalej pokračovali, a to nielen v Rakúsko-Uhorsku, ale aj v Nórsku či v Amerike. Konceptia pluho na samostatnom tlačnom ráme sa naďalej rozvíjala. Konštrukčné nápady jednotlivých inžinierov vychádzali z radlice v tvare šípa umiestneného na vozidle s rôznym usporiadaním náprav. Na našich železničiach sa používali šípové pluhy, ktoré vznikli úpravou starších, najčastejšie trojnápravových, tendrov. Radlica na pluho bola jednostranná alebo obojstranná. Pluh s jednostrannou radlicou sa používal najmä na dvojko-

lajných tratiach, pretože sneh odhŕňal len na jednu stranu, mimo trate, a nie aj na vedľajšiu koľaj. Pluhy s obojstrannou radlicou sa naopak používali na jedno-koľajných tratiach. Pred nasadením do prevádzky sa musel do pluho dosadiť balast, obvykle štrk, aby sa zvýšila ich hmotnosť. Ľahký pluh by sa totiž mohol na utlačenom snehu nadvihnúť a vykoľajiť. Šípový pluh tlačný rušňom vedel pri rýchlosti 10 až 30 km/h odhŕňať sneh do výšky 2 m.

KLIMA

Ďalším z vývojových krokov bol pluh typu Klima pochádzajúci z druhej polovice 20. rokov 20. storočia. Podstatou konštrukcie bola pneumaticky ovládaná čelná prestaviteľná radlica a bočné krídla. Čelná radlica mohla byť upravená tak, aby rozhrňala sneh jednostranne alebo obojstranne. Spolu s bočnými krídlami bola šírka záberu pluho 4,1 m. Pluh umožňoval pri rýchlosti 10-15 km/h odstraňovať vrstvu snehu vysokú 2,5 m. Spočiatku sa pluh Klima dosadzoval na čelá parných rušňov, pričom ovládanie bolo umiestnené na stanovišti rušňovodcu. Neskôr sa dosadzovalo samostatné stanoviisko obsluhy priamo za radlicou. Pluhy sa tiež dosadzovali na upravené



Radlica na čele parného rušňa



Pluh Riga



Pluh Klima tlačný rušňom radu T 435.0.

pri odstraňovaní snehu z koľajníc

rušňové tendre, ktoré pri práci pred sebou tlačil rušeň. Obsluhu tvorili dvaja pracovníci, pričom jeden ovládal čelnú radlicu a bočné krídla a druhý mal na starosti dorozumievanie sa s rušňovodičom.

RIGA

Počas druhej svetovej vojny vznikol na území Sovietskeho zväzu snežný pluh typu Riga, z ktorého sa k nám dostalo niekoľko kusov. Jeho základ tvoril pojazd dvojnápravového vozňa. Na tento pojazd boli osadené z každej strany pohyblivé radlice, na jednej obojstranná, na opačnej strane jednostranná. Pluh mal aj bočné krídla, ktoré sa vedeli rozťahnuť do šírky 2,6 m od osi koľaje. Obsluhu tvorili dvaja pracovníci a jeho pracovná rýchlosť pri tlačení sa pohybovala v rozmedzí 10 až 30 km/h. Váha pluhu bola približne 17 t.

Prevádzka na horských tratiach si však vyžadovala odstraňovať oveľa viac snehu a tu už nepomohli ani tie najväčšie snežné pluhy. Bolo potrebné vyrobiť stroj, ktorý by vedel preraziť snehový závej vysoký aj 3 metre a neobmedzene dlhý. Riešením tohto problému sa začala v Nemecku zaoberať firma Görlitz. Tá zverejnila v roku 1891 svoj patent snežnej frézy.

Snežné frézy

Konštrukcia frézy vychádzala z trojnápravového pojazdu, na ktorom bola umiestnená strojovňa s parným strojom ovládaným regulátorom. Parným strojom bola pomocou hriadeľa, vedeného v ložiskách, poháňaná rotujúca vrtuľa. Tá bola svojím tvarom prispôbená na frézovanie snehu do výšky 3 m pri rýchlosti 15 km/h. Obsluhu frézy tvoril jeden strojník, ktorý ovládal regulátor a komunikoval s rušňovodičom, a druhý člen posádky sledoval trať pred sebou a ovládal bočné krídla a smerové klapky pre odhadzovanie odfrézovaného snehu. V roku 1896 firma Görlitz predviedla nový typ snežnej frézy, ktorá bola postavená už na štvornápravovom pojazde. Zmena sa týkala aj frézovacieho kolesa, kde sa zmenil tvar lopatiek. Obidva typy fréz boli konštruované ako tlačené. Ich nevýhodou bol fakt, že pri práci bolo k fréze potrebné pripojiť vždy dva rušne. Jeden plnil úlohu zdroja pary pre potrebu parného stroja frézovacieho mechanizmu a druhý zabez-



Zachovaný snehomet Henschel krátko po zreštaurovaní
Foto: Ing. Ladislav JAMBOR

pečoval pohyb celej súpravy. Ich nasadenie bolo potrebné najmä na alpských tratiach.

SNEHOMET

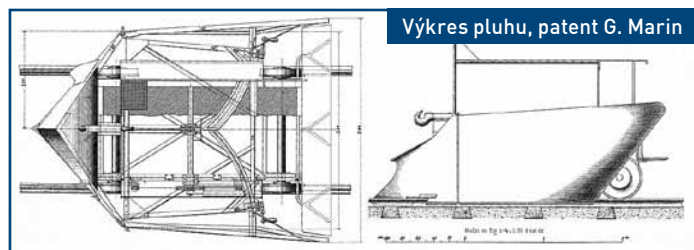
Medzi posledné vyrábané typy parných fréz patrí parný snehomet Henschel používaný aj u nás. Tento typ bol vyrábaný na základe neúspechu nemeckej armády Wermacht v Rusku počas zimy 1941/42. Frézy sa začali pre nemecké vojsko vyrábať vo fabrike Henschel & Sohn v meste Kassel. Ich výroba trvala do roku 1944 a predstavuje posledný článok vývojového radu parných snehových fréz systému Leslie. Konštrukčne fréza Henschel vychádzala z rámu umiestneného na dvojici trojnápravových podvozkov. Na ňom sa nachádzala strojovňa už so samostatným parným kotlom a prevodovkou na náhon frézovacieho kolesa. Zásoba uhlia a vody bola umiestnená v tendri pripojenom k fréze. Snehomet Henschel vedel odstrániť sneh vo výške 5 m pri pracovnej rýchlosti 45 km/h. Koleso frézy dosahovalo pri práci 150 – 180 otáčok za minútu. Váha samotného snehometa bola približne 68 t a vyzbrojený tender vážil 60 t. Prepravná rýchlosť bola 70 km/h. Aj keď mal snehomet možnosť naklápania lopatiek na frézovacom kolese, nezabránilo to zanášaniam frézovacieho kolesa snehom a tým aj častému prerušovaniu práce, čo bolo jeho nevýhodou.

Dnes sa tieto typy pluhov a fréz už nepoužívajú, niekoľko predstaviteľov je však zachovaných v zbierkach MDC.

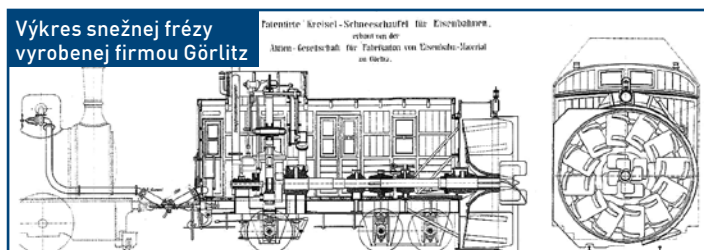
Prvý z nich je jednostranný šípový pluh SP 113 postavený na trojosovom pojazde tendra rakúskej konštrukcie. Jeho vznik sa datuje približne do obdobia 40. rokov 20. storočia. Službu v ČSD skončil v 70. rokoch a jeho posledným pôsobiskom boli Vrútky. V súčasnosti je vystavovaný v Múzeu dopravy Bratislava. Podobný pluh, taktiež prestavaný z tendra rakúskej konštrukcie, je obojstranný snežný pluh SP 116. Vyrobený bol pravdepodobne krátko pred druhou sv. vojnou. Pluh bol deponovaný do konca svojej služby v rušňovom depe Poprad. Celkovo bolo pre potreby ČSD vyrobených 11 kusov týchto pluhov, z toho 6 sa nachádzalo na Slovensku. Ďalším je obojstranný pluh SP 112. Tento typ pluhu bol postavený z konštrukcie nemeckého trojosového tendra približne niekedy medzi druhou sv. vojnou a rokom 1954. Slúžil do 70. rokov 20. storočia a jeho pôsobiskom boli Kraľovany a Trstená.

Do dnešných dní sa tiež podarilo zachovať jeden snehomet Henschel SM 03. Vyrobený bol v roku 1943 a doslúžil v rušňovom depe Olomouc. Odtiaľ ho v roku 1984 získalo Múzejno-dokumentačné centrum. V roku 2005 bol vzorne zreštaurovaný firmou OKV Vrútky. Dnes si ho môžu záujemcovia prezrieť v Železničnom múzeu Bratislava východ. V súčasnosti používajú železničári v boji so snehovou nádielkou novšie a výkonnejšie zariadenia, ale o tých si niečo povieť až nabudúce.

Bc. Peter KALLO
Foto: archív MDC



Výkres pluhu, patent G. Marin



Výkres snežnej frézy vyrobenej firmou Görlitz

Patentirte Kreisell-Schneeschneidfräse für Eisenbahnen, erbaut von der Fabrik-Gesellschaft für Eisenbahn- und Maschinenbau in Görlitz.

ÚIVP radí

Odborná spôsobilosť v elektrotechnike na dráhach po novom (2. časť)

Komentár k vyhláške MDPaT 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach

V novembrovom čísle sme zverejnili prvú časť k odbornej spôsobilosti v elektrotechnike na dráhach, v ktorej sme sa venovali postupu získania odbornej spôsobilosti u novoprijatých zamestnancov a predĺženiu odbornej spôsobilosti zamestnanca, ktorý získal kvalifikáciu podľa (už zrušenej) úpravy FMD 19022/78 (ďalej len úprava). Dnes si vysvetlíme ďalšie zmeny.

Podstatné zmeny v tejto oblasti.

Zmeny:

- Dĺžka platnosti skúšky.** Z troch rokov podľa úpravy na päť rokov podľa novej vyhlášky.
- Rozdielny postup** pri odbornej skúške (prvýkrát – získanie) a pri periodickej odbornej skúške (opätovne – overenie):

Písomná žiadosť na overenie musí obsahovať:

Odborná skúška – získanie podľa § 32 odseku 5 vyhlášky	Periodická OS – overenie podľa § 32 odseku 6 vyhlášky
a) prihláška – údaje o zamestnancovi	prihláška – údaje o zamestnancovi
b) dokladovanie vzdelania	nevyžaduje sa
c) dokladovanie praxe	dokladovanie praxe
d) výpis z registra trestov	nevyžaduje sa
e) doklad o vstupnej odbornej príprave	nevyžaduje sa
f) dokladovanie zdravotnej spôsobilosti	dokladovanie zdravotnej spôsobilosti

- Pokuty** – rieši § 108 a 109 Zákona 513/2009 Z.z. o dráhach. Ak bude zamestnanec vykonávať určené činnosti bez odbornej spôsobilosti: – považuje sa to podľa § 108 odseku d) za priestupok, za ktorý hrozí zamestnancovi pokuta v blokovom konaní do 100 €, inak do 1 000 €. To platí aj v prípade, ak nemá pri kontrole doklady pri sebe, – podľa § 109 odsek 1 písmena c) hrozí prevádzkovateľovi dráhy pokuta od 1 000 € do 15 000 €.
- Uznávanie odbornej praxe iného druhu alebo napätia** – rieši § 32 odsek 7 a 8 vyhlášky.

Príklad č. 1

Novoprijatý zamestnanec má prax 20 rokov na automatickej telefónnej ústredni v externej firme zaoberajúcej sa telekomunikačnými službami.

V ŽSR by mal vykonávať rovnakú činnosť na rovnakom type ústredne. Ako postupovať, ak chceme, aby túto činnosť (napríklad údržbu) mohol vykonávať samostatne?

Postup:

- Poslať zamestnanca na vstupné školenie BOZP, v rámci ktorého získka kvalifikáciu § 23 osoba poučená.
- Prihlásiť zamestnanca na odbornú prípravu a odbornú skúšku pre kvalifikáciu § 24 elektrotechnik, kde sa prax nevyžaduje.
 - Odborná príprava.
 - Odborná skúška.
- V zmysle § 32 odseku 8 vyhlášky písomne požiadať ÚRŽD alebo poverené vzdelávacie zariadenie (ÚIVP) o uznanie odbornej praxe.

Príklad č. 2

Zamestnanec pracoval 10 rokov ako elektromontér silnoprúdových zariadení v niektorej organizačnej zložke ŽSR. Má odbornú spôsobilosť podľa vyhlášky § 25 samostatný elektrotechnik na zariadenia E 1 a E 9. Z dôvodu zrušenia jeho miesta bol preradený na činnosť návestného majstra OZT. Ako postupovať, ak chceme, aby túto činnosť (napríklad údržbu) mohol vykonávať samostatne, alebo dokonca, aby takúto činnosť riadil?

Postup:

- Zamestnanec má kvalifikáciu a prax pre § 25 samostatný elektrotechnik, ale potrebuje kvalifikáciu pre iný druh zariadenia, konkrétne E 7 (viď príloha 1 časť 5 vyhlášky).
- Prihlásiť zamestnanca na odbornú prípravu a odbornú skúšku pre kvalifikáciu § 24 elektrotechnik pre zariadenia E 7, kde sa prax nevyžaduje.
 - Odborná príprava.
 - Odborná skúška.
- V zmysle § 32 odseku 7 vyhlášky mu môžeme uznať polovicu odbornej praxe vykonávanej na predchádzajúcom zariadení, ak za posledné tri roky vykonával aspoň jeden rok prax na zariadení E 7. Po roku praxe prihlásiť zamestnanca na odbornú prípravu a odbornú skúšku pre kvalifikáciu § 25 samostatný elektrotechnik alebo 26 elektrotechnik na riadenie činností alebo na riadenie prevádzky, kde sa už prax vyžaduje.
 - Odborná príprava.
 - Odborná skúška.
- Oprávnenie na vzdelávanie a overovanie odbornej spôsobilosti v minulosti** stačilo, aby organizácia splnila podmienky úpravy, menovala komisiu a odskúšala zamestnancov. Nemusela mať žiadne poverenie na vykonávanie skúšok. Dnes toto rieši § 18 odsek 2 zákona 513/2009 Z. z. o dráhach takto:

*** Overovanie odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach vykonáva bezpečnostný orgán alebo ním poverená právnická osoba.**

Z toho vyplýva, že vzdelávať (vykonávať odbornú prípravu) a skúšať nemôže organizácia bez poverenia od bezpečnostného orgánu (podľa § 103 a § 112 zákona – ÚRŽD).

Záver

Priblížili sme si iba niektoré hlavné oblasti odbornej spôsobilosti v elektrotechnike na dráhach, ktorým je potrebné venovať zvýšenú pozornosť, aby sme dodržali zmenenú legislatívu. Dúfam, že tieto informácie k tomu prispeli.

Ján SLOVÁK

Sneh, záveje a víchrice vedeli potrápiť modrú armádu

Aj v tomto roku budeme prinášať materiály z archívu ŽSR, ktoré pre vás pripravujú zamestnanci Odboru krízového riadenia a ochrany, z oddelenia správy registratúry a archívu. Pri svojej práci a pri opisoch pamätných kníh železničných staníc sa často dostanú k zaujímavým historickým zápisom. Budeme sa snažiť niektoré z nich priniesť aj vám. A rovnako, ako v roku 2010 v duchu – Kto nepozná svoju minulosť, nezaslúži si ani budúcnosť – budeme prinášať autentické opisy, ktoré sú bez zmien a akýchkoľvek úprav. Tentoraz sa pozrieme na vyčiniť prírodných živlov, ktoré vedia riadne potrápiť ľudstvo. Ani železničiar nie sú výnimkou. Nielen voda, ale aj sneh a mrazy či silný vietor už narobili na železnici poriadnu šarapatu.

Vyšná Radvaň, 1964

„Dňa 7. II. 1964 začalo silné sneženie, ktoré prestalo až 10. II. 1964, kde napadlo snehu až na 130 cm. Tento sneh sa odpratával brigádnikmi, ktorí prichádzali z okolitých obcí, ktorí odhadzali a vyvážali sneh.

Dňa 9. II. 1964 bola taká silná fujavica, že vlak 704 v 9.30 hod., ťažkú na zastávke Sukov. Jedna časť vlaku, predná bola vytiahnutá s pomocným rušňom do Medzilaboriec a druhá, žiadna časť do Vyšnej Radvane. Doprava stála pre snehovú kalamitu asi 8 hod.“

Alekšince, 1952

„Vzhľadom na snehové záveje v dobe 16. II. 1952 až do 18. II. 1952 – 2 – hod. bola doprava ohrozená, ba úplne zastavená na obidva smery. V úseku Alekšince – Rišňovce bol zaviatý osobný vlak, čo dalo veľa práce a mnoho času než sa uvoľnil a bol stiahnutý do stanice. Niekoľko sto cestujúcim bola v stanici poskytnutá teplá strava. O uvoľnenie koľají v stanici a na trati sa zaslúžila v hojnom počte zostavená brigáda z radov občanov, ba boli nápomocní i v poskytovaní prístrešia a občerstvenia uviaznutým cestujúcim. Štátne majetky Alekšince poskytli tiež na pomoc cestujúcim asi 200 litrov mlieka.“

Pri odstraňovaní snehu pomáhali aj úradníci

V pamätnej knihe Správy bratislavskej dráhy sa píše :

„Dňa 10. februára 1956 začali mimoriadne silné mrazy a snehová fujavica, ktorá vyvrcholila v nedeľu 12. februára 1956. v tento deň boli osobitnými posilmi vyzvaní všetci zamestnanci bývajúci pod hlavnou stanicou, aby sa neodkladne zúčastnili odpratávania snehu na hlavnom nádr. a hlavne východnom nádraží v Bratislave.

Počnúc od pondelka 13. februára 1956 boli zo zamestnancov aparátu SD utvorené snehové brigády v počte asi 100 zamestnancov denne, ktorí sa zúčastňovali odpratávania snehu hlavne na východnom nádraží.“

Sneh zastavuje dopravu a je príčinou nehôd

Zlaté Moravce, 1940

„V krutej zime a závejoch stala sa nehoda dňa 14. februára t. r. pri Gýmeši naražením pomocného rušňa na zaviatý osobný vlak 415 v km 12 pred stanicou Gýmeš. Vlak odišiel zo Zlatých Moraviec zmeškanej v 14 h a v záveji zostal stáť. Vypravený pomocný rušeň však tiež zaviahol v km 10 a nemohol ani späť. Druhý pomocný rušeň vypravený v 21.25 hod. dostal sa až k prvému vyprostil ho a vrátil sa s ním o 4.20 hod. do Zlatých Moraviec. Potom boli zase dva pomocné rušne vypravené, ktoré pochádzali z Ladciach zastavil a po dohode s technickým úradníkom pokračovali v ceste k zaviatému vlaku, ktorý bol

za mostom asi na 200 m. Pri moste mali zastaviť, avšak v silnej fujavici nezbádali most a rušne naražili na stojaci vlak niečo pred 6. hod.

Poškodené vozne boli odstránené pomocným vlakom zo Zvolena, ktorý zo Zlatých Moraviec odišiel 12.50 hod. Trať bola uvoľnená a vlak 420 už mohol so spoždením odísť.“



Cífer, 1940

„Rok 1940 začína sa tuhými mrazmi, začiatkom februára vyskytujú sa snehové záveje. Dňa 13.2. v 9.43 prešiel posledný vlak č. 803. Ostatné vlaky sú postupne odvolávané. V 15.26 hod osobná a nákladná doprava na trati Pezinok – Leopoldov sa zastavuje. Snehové pluh a robot pracuje. Je snaha ešte rýchlovlak č. 96 prebiť závejami. No nepodarilo sa. Do Cíferu prišiel v 15. hod. ale ďalej už nemohol byť vypravený. Rýchlik je preplnený cestujúcimi. Na odstraňovaní snehu sa pracuje vo dne v noci 350 robotníkov a neskôr ešte 70 poľských zajatcov. Cestujúci z rýchlov. ostávajú netrpezliví a pociťujú hlad. Prinesené pečivo minie sa úchvatkom, nepostačuje. Zamestnanci bývajúci na stanici ochotne dávajú zo svojich zásob. V noci zo dňa 14/15 zomrel vo vlaku jeden cestujúci. Teprve 15ho prestáva víchrica a rýchlovlak odchádza pod číslom 186 v 13.40 hod. a zahajuje sa premávka.“

Bánovce nad Ondavou, 1987

„Dňa 11. januára 1987 žima vôbec nežartuje a v odpodňajších hodinách začína silná fujavica, na trati sa ukladajú veľké snehové záveje, vlaky meškajú a to tak, že vlak

Os 8614, ktorý má odchod zo stanice o 18,00 hod. odišiel o 21.40 hod. Ďalšie vlaky majú tak isto troj až štvor hodinové meškanie. Fujavica vyčína, nákladné vlaky vôbec nechodia. Pracovníci, ktorí nastúpili službu o 6,15 hod. dňa 11.1.1987 slúžia ďalej, nakoľko im pre snehovú kalamitu neprišla výmena ani sami sa nemôžu dostať späť domov, nakoľko autobusová doprava je zastavená úplne a vlaková tak isto je takmer zastavená. Stanica je úplne zaviatá na staničných koľajach sú dvoj až troj metrové záveje... Náčelník stanice denne dochádza do roboty z obce Kačanov peši, ktorá je vzdialená od stanice 10 km. Konečne vietor utícha a na odpratávanie sú dodané 2 frézy a 1 snehomet. Pracovníci nepretržite slúžili 24 až 32 hodín, nakoľko sa nemohli dostať domov a taktiež neprišla im žiadna výmena.

Sneh neberie ohľad na nikoho. Koľaje záveje, aj keď cestujú členovia vlády. S imunitou alebo bez nej, všetci musia hodiny čakať, kým bude trať opäť sprejáždená.

Devínska Nová Ves, 1947

„Február 1947 spôsobil veľké ťažkosti zamestnancom stanice. Snehová fujavica zapríčinila dve dopravné nehody v Bratislave hlav. nádr. a vykoľajenie rušňa na výmenách v Lamači. Posledná nehoda zavinila zastavenie dopravy na trati Bratislava – Kúty od 6.30 hod do 15.00 hod. V 10.27 hod. došiel rýchlik R 10 z Prahy. Týmto rýchlikom sa priviezli tiež medzi inými tiež predseda sboru poverenikov dr. Husák, generál Ferienčík, prezidiálny šéf dr. Chalupa, dopravný šéf hl. insp. Čičel a zástupcovia ministerstva dopravy. Tito, keď im bolo čakanie vo vlaku prídlhé došli do dopravnej kancelárie informovať sa, ako by sa mohli najrýchlejšie dostať do Bratislavy. Cestujúci už od rána otázkami rožčulovali p. prednostu a zamestnancov. Pán prednosta rožčuleny a dopravnými ťažkosťami zaujatý neprivilal vládnych činiteľov tak, ako sa patrí. Vôbec sa o nich nepostaral a nechal ich bez povšimnutia sedieť v dopravnej kancelárii. Toto jednanie vytkol p. prednostovi p. predseda sboru poverenikov dr. Husák a prezidiálny šéf dr. Chalupa. Pán prednosta sa omluvil. Menovaný situáciu pochopil a omluvu prijal.“

Následkom tuhých mrazov a snehu dochádzalo aj k tomu najhoršiemu. K úmrtiam.

Kežmarok, 1983

„Dňa 22/23. 2. v noci bol silný mráz a vietor. U vchodového návěstidla od Huncoviec zamrzol cigán z Huncoviec. Pri traťovom okrsku zamrzol občan K. z Východnej, ktorý mal vypité, bývalý výpravca v Kežmarku, ktorý pre použitie a stále používanie alkoholu bol od ČSD prepustený v roku 1965.“

Sečovce, 1940

„Dňa 29. II. 1940 bol vlakom 6410 usmrtení na trati Vranov nad Topľou – Trebišov v m 2 robotníci odboru pre udržiavanie tratí v Humennom. Menovaní robotníci išli z práce po trati domov, ponevác ale snehové záveje navialy toľko snehu pozdĺž tratí, že keď spozorovali vlak v žarezu nemohli sa vlaku vyhnúť, lebo snehové múry im v tom prekážaly.“

Veľké problémy spôsoboval aj silný vietor.

Jablonov nad Turňou, 1984

„Dňa 10.2.1984 službukonajúci zamestnanci prežili noc, na ktorú sa tak ľahko nezbúda. Víchricou bola zdemolovaná asi polovica prijímacej budovy, zdemolované osobné autá občanov ktorí čakali na vlak. Tu treba poznamenať mená zamestnancov, ktorí statočne čelili živeľnej pohrome a zabezpečili i keď za nemožného dorozumievania chody vlakov.“

Medzi novozvolenými

Voľby do orgánov samosprávy obcí, ktoré sa uskutočnili v novembri 2010, priniesli v niektorých obciach a mestách nové tváre v politike. Bokom od politického diania neostávajú ani železničiarri. Kandidovali za poslancov aj starostov. Predstavíme vám tých úspešných, ktorým dali ich spoluobčania najviac hlasov a dôveru. Zložením sľubu otvorili tak svoje štvorročné obdobie na najvyšších postoch v obciach.



Bývalý starosta obce Rakovo Ján Franek odovzdáva insígnie obce novozvolenému starostovi Patrikovi Antalovi, výpravcovi zo stanice Diviaky.

Výpravca starostom v Rakove

Novozvoleným starostom v obci Rakovo je náš kolega Patrik Antal, výpravca zo železničnej stanice Diviaky. Možno vám je to meno už známe, a ak nie, tak fotografia vám iste napovie, že Patrik bol jedným z finalistov súťaže Tvár ŽSR v roku 2008. Po sčítaní volebných lístkov vysoko „predbehol“ svoju protikandidátku, keď zo 155 odovzdaných volebných lístkov bolo na 124 jeho meno. A aký je Patrikov vzťah k politike? – **V politike pôsobím približne od roku 1994. Viac, ako o parlamentnú, som sa zaujímal o komunálnu. Tieto voľby boli moje prvé, v ktorých som kandidoval. Ďakujem za dôveru a vynasnažím sa svojich spoluobyvateľov nesklamať. V plánoch do budúcnosti je snaha, aby obec ďalej napredovala a rozvíjala sa po všetkých stránkach. Čo sa týka funkcie starostu, chcel by som ju skumulovať so železničiarškim povolaním, ak sa to bude dať psychicky či fyzicky zvládnuť,** povedal nám starosta obce Rakovo Patrik Antal.

Vypravoval vlaky a je starostom v Slanskej Hute

V železničnej stanici Slovenské Nové Mesto už osemnásť rok pracuje výpravca Daniel Stančík. V komunálnej politike nie je nováčikom, už v minulom volebnom

období kandidoval a úspešne pôsobil ako starosta na polovičný úväzok v obci Slanská Huta. I keď je obec malá a zo 164 oprávnených voličov sa volieb zúčastnilo 93, z platných 92 hlasov získal 74. Od decembra 2010 už funkciu starostu vykonáva na plný úväzok. – **Tak, ako v roku 2006, aj teraz je mojim prvoradým cieľom povzniesť obec Slanská Huta na ešte vyššiu úroveň. V predchádzajúcom volebnom období sa nám podarilo zrealizovať viacero významných projektov. Prestavbu priestorov bývalej základnej školy na kultúrne stredisko s rekonštrukciou kuchyne a sociálnych zariadení. Od júla 2010 prebieha výstavba ôsmich obecných nájomných bytov. Túto jar začíname s výstavbou cyklotrasy. Tento projekt, s celkovými investičnými nákladmi cca 1 milión eur, bol úspešný v rámci cezhraničnej spolupráce s Maďarskom. Začiatkom tohto roka je naplánovaná výstavba multifunkčného športoviska a plánuje sa**

ďalšia výstavba obecných nájomných bytov. Obec má vypracované projekty z viacerých odvetví, s ktorými sa bude uchádzať o finančné prostriedky z fondov EÚ, hodnotí a plánuje starosta Daniel Stančík.

V Tomášovciach je starostom prednosta stanice

Novým starostom obce Tomášovce sa stal prednosta železničnej stanice Fiľakovo Ján Mičuda. Na železnici pracuje od októbra 1990 a prešiel rôznymi funkciami. Od signalistu, výpravcu, inžiniera železničnej dopravy, dopravného námestníka až po prednostovanie vo Fiľakove. Skúsený železničiar ani v politike nepatrí k nováčikom. Prvýkrát bol zvolený za poslanca obecného zastupiteľstva ešte v roku 1988. „Poslancoval“ aj v rokoch 2006 až 2010 a po posledných voľbách ho 551 hlasov (z 797) dostalo do vedenia obce. – **Je to moje prvé volebné obdobie vo funkcii starostu. Mojou snahou je byť dobrým a zodpovedným starostom a aj v ťažkých časoch chcem čo najlepšie vykonávať svoju funkciu a neklamať dôveru svojich voličov a obča-**



V Slanskej Hute bude druhé volebné obdobie starostom Daniel Stančík, výpravca zo Slovenského Nového Mesta.

starostami sú aj železničiar



Prednosta železničnej stanice Filakovo Ján Mičuda vymenil riadenie stanice za starostovskú stoličku v Tomášovciach.

nov Tomášoviec. Pomocníkom alebo poradcom mi bude „Desatoro dobrého starostu“ z Občianskej náuky a výuky pre meštianske školy z roku 1936.

Hodiny s logom ŽSR v starostovej kancelárii

Od augusta 1999 je železničiarom aj Ing. Vladimír Saxa, vedúci autodopravy na Oblastnom riaditeľstve v Košiciach. Začínal ako vodohospodár v Čiernej nad Tisou, pracoval ako „budovár a traťovák“ aj pri meracom vlaku GPK. V politike pôsobí od roku 1998, keď sa stal poslancom miestneho zastupiteľstva v Košiciach, v mestskej časti Nad Jazerom. V novembrových voľbách kandidoval za starostu mestskej časti Košice – Krásna nad Hornádom ako jeden zo šiestich kandidátov. Podarilo sa mu získať dôveru voličov 880 hlasmi z 1 658 zúčastnených voličov. – **Výsledok volieb je pre mňa veľmi zaväzujúci. Preto sa budem snažiť voličov nesklamať a urobiť čo najviac pre našu mestskú časť aj za súčasných finančných podmienok. Je potrebné dokončiť rozbehnuté projekty ako kanalizácia a dobudovanie komunitného parku. Mojim plánom je podporovať činnosť rôznych cieľových skupín ako mládežnícke športové a kultúrne aktivity, našu divadelnú skupinu Krasodiva, folklórnu skupinu Krásňanka, ale aj činnosť seniorov. Pri preberaní funkcie starostu som si uvedomil, a tým sa aj riadim, že táto funkcia nie je doživotná. Nevieť, čo prinesie budúcnosť, ale pre istotu v mojej kancelárii visia hodiny s logom ŽSR, ktoré odmeriavajú čas**

môjho návratu na železnicu,– hovorí Ing. Vladimír Saxa.

Z posunovača výpravca, z výpravcu starosta Koniaroviec

Na železnici začínal pred 18 rokmi ako posunovač v železničnej stanici Topoľčany, po úspešne vykonanom kurze a autorizovaní sa stal výpravcom v stanici Koniarovce, kde pracoval do posledných volieb. Miroslav Konštiak, o ktorom je reč, nie je v komunálnej politike nováčikom. V roku 2006 kandidoval v Koniarovciach za poslanca a po štyroch rokoch skúsil kandidovať za starostu. Voľby v obci, ktorá má 626 obyvateľov, vyhral. Hlasovania sa zúčastnilo 359 voličov a dôveru mu vyslovilo 182 ľudí. Jeho

traja „súperi“ skončili ďaleko za ním. A aké sú plány nového starostu?

– V obci nutne potrebujeme dokončiť kanalizáciu a vodovod, následne na to dobudovať cesty a chodníky, ktoré sú v dezolátnom stave. Máme tu krásny kostol, pri ktorom chcem zriadiť park na účely oddychovej zóny. Keďže som aktívne hrával futbal, pokiaľ to zdravie dovolilo, venujem sa jeho podpore. Pozornosť zameriame v obci i na kultúrny život, napríklad organizovaním

folklórnych vystúpení nášho veľmi úspešného speváckeho súboru Koniarovčanka. Je toho veľa, čo by som chcel spraviť, no všetko sa odvíja od financií. Budem sa snažiť dokázať, že dôveru, ktorú mi spoluobčania dali, nesklamem, a po štyroch rokoch budem môcť smelo povedať, že pre obec som aj čosi urobil,– prezrádza svoje plány Miroslav Konštiak.

Vo voľbách do orgánov samosprávy obcí kandidovali a boli úspešní aj ďalší naši kolegovia – železničiar. Sú to:

- * **Lubomír Jelínek**, výpravca zo ŽST Bratislava Petržalka, starosta obce Vyštuk
- * **Vladimír Fabo**, strojník MDS Nové Zámky, opäť zvolený starosta obce Hruboňovo (od roku 2003)
- * **Milan Diheneščík**, majster TO Košice, opäť starosta Slanského Nového Mesta (od roku 1994)
- * **Gabriel Klárik**, majster TO Košice, opäť zvolený starosta obce Krasnohorská Dlhá Lúka (od roku 2003)
- * **Lubomír Fifík**, zámočník koľajových vozidiel TO Margecany, druhé funkčné obdobie ako primátor Spišských Vlachov
- * **Ján Téglás**, manažér energetiky, pracovisko Nové Zámky, starosta obce Strekov

Všetkým našim kolegom, dnes starostom obcí a mestských častí, želáme veľa síl na zvládnutie náročných úloh a veľa správnych rozhodnutí pri riadení obcí.

Vladimír SALZER

Foto: Ing. Marián Themár a archív



Košická mestská časť Krásna nad Hornádom má nového starostu – Ing. Vladimíra Saxu, vedúceho autodopravy z OR Košice. Objektív fotografa ho zastihol pri starostovskom slube.

Prvá trať do Prešova – odbočka Košicko-bohumínskej železnice

Udelenie koncesie pre Košicko-bohumínsku spoločnosť KBŽ na trať z Košíc do Bohumína s odbočkou do Prešova bolo po niekoľko ročných prieťahoch schválené 26. 6. 1866. Trať mala byť jednokoľajná s drevenými mostami a s odbočkou Obišovce – Prešov. Dňa 1. 9. 1870 bol uvedený do prevádzky úsek trate Košice – Kysak – Prešov.

Pri tejto príležitosti zamestnanci železničných staníc Kysak a Prešov spolu s vedením OR Košice a zástupcami Klubu priateľov železníc východného Slovenska odhalili koncom roka na budovách železničných staníc Kysak a Prešov pamätné tabule, ktoré pripomínajú prvý deň železničnej prevádzky na tratiach Košice – Kysak – Prešov, Prešov – Plaveč, Prešov – Bardejov.

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Aj v Kysaku bude pamätná tabuľa pripomínať spojenie trate Košice – Kysak – Prešov. Na foto zľava: Ing. Peter Tabačko, prednosta kysackej stanice, Ing. Ján Juriga a Ing. Jozef Horváth.

Nielen prvý vlak na trati dlhej 45 km Prešov – Bardejov (11.12.1893), ale aj pripomenutie uvedenia železničnej prevádzky na trati Prešov – Plaveč (1893) a samozrejme 140. výročie trati Prešov – Košice bude symbolizovať pamätná tabuľa vo vestibule prešovskej stanice. Koncom roka 2010 ju odhalil Ing. Ján Juriga, riaditeľ OR Košice (v strede). Vľavo Ing. Jozef Horváth, námestník riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy a vpravo prednosta prešovskej stanice Ing. Miroslav Čislikovský.

Nočný pochod

Netradične, nočným pochodom, oslavovali vianočné sviatky naši kolegovia z Kysaku.

Dňa 25. decembra 2010 sa uskutočnil 2. ročník vianočného granadírského pochodu. Na tomto nočnom pochode sa zúčastnili aj pracovníci SMÚ ZT KOŠICE, pracovisko Kysak, v zložení navestní majstri: František Lorko, Rastislav Sliva, navestný dozorca Martin Vilčko a pracovník sekcie OZT Ing. Vladimír Sliva. Celkovo sa na tomto pochode zúčastnilo 22 účastníkov. Štartovalo sa pred polnocou v Kavečanoch. Trasa viedla okolo útulku na Hrešnej cez Kráľovú studňu, Vysoký vrch, Prielohy ku kysackej horáci, kde sme dorazili o 4.20 hod. V horárni pri praskajúcom dreve v krbe čakalo malé pohostenie a zhodnotenie akcie, z ktorej mali radosť nielen organizátori.

(FL)



Tancom a spevom končili uplynulý rok

Záver roka má mnoho podôb. So starým rokom sa lúčili aj železničiarci zo železničnej stanice Kozárovce a pridelených dopravní Veľké Kozmálovce a Hronské Kľačany, ku ktorým sa pridali zamestnanci OTV Kozárovce a odborári zo ZO OZŽ Kozárovce. Po oficiálnej časti, v ktorej zhodnotili uplynulý rok 2010 a schválili rozpočet a plán činnosti na rok 2011, sa v neďalekom motoreste pri stanici rozprúdila živá zábava. Nikto sa nedal zahanbiť, a tak to na tanečnom parkete priam vrelo. Dlhé kolá s krátkymi prestávkami nedali možnosť oddychovať, až sa priblížila polnoc. A i keď bol deň pred Silvestrom, pohárom šampanského si pripili na úspešný nový rok.

Lubomír BENČAT, foto: autor



Od moderných po ľudovky, skrátka na všehochuť skladieb, si zatancovali zamestnanci stanice v Kozárovciach na spoločnom predsilvestrovskom stretnutí.

Zatmelo sa i v Úľanoch nad Žitavou

Začiatok roka priniesol viacero udalostí, ktoré stoja za zdokumentovanie. K jednej atraktívnej, ktorú bolo možné pozorovať aj na území Slovenska, patrilo čiastočné zatmenie Slnka. I keď v mnohých častiach Európy zakryli výhľad na tento úkaz mraky, predsa sa ho podarilo vidieť a zachytiť objektívom fotoaparátu. Zaujímavé zábery nám poslal prednosta železničnej stanice Úľany nad Žitavou Vladimír Červenák, ktorý túto udalosť okomentoval takto: – **Vedeli sme, že toto čiastočné zatmenie Slnka by malo byť viditeľné i u nás, preto sme pozerali na oblohu, či ho zbadáme. Kolega, dozorca výhybiek Jaroslav Kmeťo, dal zrazu „echo“... No a výsledok vidieť na fotografii.** –

Že ste ho nestihli alebo nevideli pre hmlu? Tak Vám posúvame informáciu, že nasledujúce čiastočné zatmenie Slnka, pozorovateľné na Slovensku, bude 20. marca 2015.

Vladimír SALZER, foto: Vladimír ČERVENÁK



Keď sa Mesiac presunie medzi Slnko a Zem a zakryje slnečný kotúč, dochádza k zatmeniu. Keď ide len o čiastočné zatmenie, zo Slnka vidieť len jeho časť v podobe kosáčika.

Betlehenské svetlo nad Tatrami

Putovné svetlo, zapálené priamo v Betleheme, zvyrazňuje pocit Vianoc pri podávaní z ruky do ruky. A pri vynášaní na najvyššie položené miesto každý zažíva výnimočný pocit. Už po sedemnástykrát zasvietilo Betlehenské svetlo pokoja návštevníkom Lomnického štítu, ako aj stálej službe zamestnancov Tatranských lanových dráh a Observatória SAV.

Na najvyššie obývané miesto na Slovensku, do výšky 2 632 metrov nad morom, ho pred Vianocami vyniesli skauti z Podtatranskej skautskej oblasti v sprievode železničiarov. Železničnou skautkou je aj Mgr. Anna Lorenčíková z popradskej železničnej stanice, ktorá sa tejto akcie zúčastňuje pravidelne. – V našej rodine touto akciou už niekoľ-

ko rokov začínajú Vianoce, – prezradila Anka. – Je to pekná udalosť, spojená s ešte krajšou symbolikou, – vyjadril aj generálny riaditeľ ZSSK Pavel Kravec, ktorý sa predvianoč-



Predvianočnej akcie sa zúčastnil aj (zľava) Mgr. Pavel Kravec s manželkou, Anka Lorenčíková a najstarší popradský skaut Július Malíčiký (89).



Betlehenské svetlo zafarilo na Lomnická nad celým Slovenskom z rúk najstaršej skautky v Podtatranskej oblasti Aničky Uherovej.

nej akcie zúčastnil. – Vynesenie „svetla lásky“, ktorá nás má sprevádzať našim životom, na najvyššie miesto v krajine, dostupné aj pre obvyčajného človeka, z ktorého dovidieť až do susedných krajín, je veľkým zážitkom. Skauti všetkých vekových skupín celý rok pracujú

na tom, aby sa niektorí z nich za dobré skutky mohli zúčastniť tejto nevšednej akcie. Vládne tu nezabudnuteľná atmosféra pokoja a nadšenia. Tam hore máte pocit, že svet možno zhora ožiariť tak, aby láska, dobro a pokoj boli trvalou súčasťou jeho existencie. Moje poďakovanie patrí nielen riaditeľovi TLD Ing. Dušanovi Slavkovskému, ale aj Ing. Ladislavovi Olexovi zo ZSSK za organizáciu podujatia, rovnako aj rušňovodičovi ZSSK z RD Poprad Jánovi Skokanovi, ktorý už dlhé roky vedie jednu skautskú skupinu a tak sa podieľa na výchove našej mládeže, – dodal Pavel Kravec.

Vladimír SALZER

Foto: Mgr. Anna LORENČÍKOVÁ

Stretnutie s českými kolegami

Už tradičným sa stáva koncoročné stretnutie vedenia železničnej stanice v Kútoch s kolegami z ČD zo železničnej stanice Břeclav. Obidve pohraničné prechodové stanice majú roky dlhodobú a vynikajúcu spoluprácu ešte z čias spoločného štátu. Na tohtoročnom stretnutí, ktoré sa uskutočnilo tesne pred vianočnými sviatkami, sa na domovskej pôde v Břeclavi nielen hodnotila doterajšia činnosť staníc, ale bola to zároveň príležitosť poďakovať sa za spoluprácu už bývalej vedúcej pracoviska Cargo ČD v Kútoch Zdenke Schmuckovej. Najbližšie stretnutie majú naplánované železničari presne o rok, tentoraz na pôde železničnej stanice Kúty.

Peter RAJČÁK, foto : autor



Železničari ŽSR a ČD pri vzájomnom stretnutí. Štvrtý sprava je prednosta železničnej stanice Kúty Ing. Peter Rajčák, po jeho pravej strane kolega, uzlový prednosta železničnej stanice Břeclav Miroslav Šindler so svojimi zástupcami z oboch staníc. Na fotografii vpravo vidíme Zdenku Schmuckovú, vedúcu pracoviska Cargo ČD v Kútoch, s ktorou sa vedenie oboch staníc rozlúčilo a poďakovalo za jej dlhoročnú prácu na železnici pri odchode do dôchodku.

Vyhlasujeme

7. ročník súťaže



Ešte nevybledli fantastické spomienky finalistov súťaže Tvár ŽSR 2010 a Ž semafor opäť ponúka možnosť zúčastniť sa ďalšieho ročníka obľúbenej súťaže. Finále 6. ročníka sa nieslo v znamení tanečných krokov, ale aj adrenalínovo-športových disciplín v štýle televíznej súťaže Boyard. Podstatné však bolo, že sa v Strečne stretlo 20 odvážnych žien a mužov zo železničarskej brandže. Každý s inou povahou a funkciou, z rôznych pracovísk, z rôznych kútov Slovenska, ale všetci so spoločným menovateľom – železnica.

Opäť nás ubezpečili, že súťaž má svoj zmysel pre ľudí, ktorí sa dokážu uvoľniť a oslobodiť od každodennej reality. Presvedčilo nás aj niekoľko postrehov a ohlasov, ktoré sme dostali do redakcie, v ktorých ste nám písali svoje pocity a názory. Nadobudnuté poznatky a skúsenosti nám jednoducho nedovolia prerušiť tradíciu a nepokračovať v ďalšom ročníku.

Vyhlasujeme teda siedmy ročník súťaže Tvár ŽSR 2011!

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

Ak uvažujete o svojej účasti v súťaži a neviete sa rozhodnúť, prelistujte si minuloročné čísla Ž semaforu. Predstavovali sme jednotlivých súťažiacich, zverejnili ich fotografie vo finálovej premene vizáže. Možno vás ich odvaža a prerozprávané zážitky z finále a ďalších stretnutí presvedčia.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyňu alebo kolegu, ktorí sú sympatickí, zaujímaví, možno niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na vekú a funkciu nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. Podrobnejšie informácie budú v nasledujúcom čísle Ž semaforu.

Prihláste sa do súťaže a utvrdte aj nás v redakcii a na odbore komunikácie o správnosti nášho kroku – opäť niečo urobiť pre vás – železničarov. Zaslúžite si to!

- Ten môj len chrápe a kaše, - hovorí suseda susede. - Tak ho pošli k lekárovi. - Tu lekár nepomôže. Môj ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: akad, Anet, elemi	stredný stupeň kambria	riečny kôrovec	západo- české mesto	drancuje, rabuje	Pomoc: Avalon, Mors, opir, tcha	pseudonym Schopfera	na tom mieste	štvorček (typ.)	zvesilo	meno Ševčenka	
				černoch (rusky zastar.)					písomné osvedčenie						
									sicílska sopka						
				2.časť tajničky											
				podmienk. spojka			tiež (latinsky)					argón (zn.)			
	typ rus. lietadiel		náhle ochabnutie					typ auta Toyota							
Jozef Vysočani	tropická živica	obyvateľ starovekej mogulskej ríše	a dato			anglické grófstvo				kridlo (odb.)					
			citoslovce povzdychu			určená				oči (expr.)					
výstredný účes					pohorie v Barne					druh obilniny					
					starorímska boh. smrti					upír v rus. bájkach					
vázenie (slang.)				africký štát					prítok Volgy					citoslovce nazerania	Amateur Athletic Assotiation (skr.)
				veža v čín. architektúre					blanokridly hmyz						
kód Egypta			hmotnost. jednotka					prút. košík (nár.)							
			prebývaj					filmový mimozem.							
1.časť tajničky															
Homérov epos o Tróji (Iliada)						stará žena									

7. FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY Medzinárodná konferencia

Po roku bude 15. a 16. marec 2011 opäť patriť všetkým tým, ktorí fandí železnici a mestskej koľajovej doprave, odborníkom a nadšencom, ktorých tento odbor zaujíma, ktorí chcú o ňom diskutovať, prezentovať výsledky svojej práce. Tým, ktorí sa venujú vývoju, výskumu, výrobe, projektovaniu a realizácii stavieb, ich financovaniu a samotnému prevádzkovaniu tohto druhu dopravy.

V poradí 7. ročník tejto prestížnej medzinárodnej konferencie sa bude konať opäť v Radisson SAS Carlton Hotel v Bratislave pod záštitou Jána Figela, prvého podpredsedu vlády a ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, rektorky Žilinskej univerzity v Žiline a rektorov Slovenskej technickej univerzity v Bratislave a Technickej univerzity v Košiciach. Spoluorganizátorom konferencie budú po prvýkrát aj Železnice Slovenskej republiky spolu s iniciátorom akcie – s neziskovou organizáciou Spoločnosťou PSKD – prevádzka a stavby koľajovej dopravy. Tohtoročný program konferencie je v jej druhý deň obohatený o odbornú exkurziu na stavbu – Modernizácia železničnej trate v úseku Nové Mesto nad Váhom – Púchov, do tunela Turecký vrch, ktorý sa stavia na slovenských železničiach ako prvý po dlhých desaťročiach.

Fórum koľajovej dopravy je podujatie, ktoré už niekoľko rokov robí vysoko pozitívnu osvetu železničnej doprave a mestskej koľajovej doprave, ktorých obrovské prednosti oproti iným druhom dopravy sú stále málo známe a v spoločnosti málo preferované. Vo väčšine štátov Európskej únie sú si toho už dávno vedomí. A Fórum koľajovej dopravy je aj o tom, aby si to plne a čo najskôr uvedomili všetci zodpovední aj u nás na Slovensku.

Dlhodobý nevyvážený pomer dotácií štátu v neprospech rozvoja železničnej dopravy oproti cestnej doprave zatiaľ síce (našťastie) výrazne nenarušil chod tohto druhu dopravy, kvalita, komfort, obľúbenosť a konkurencieschopnosť koľajovej dopravy sa však posúva stále nižšie, a to všetko v rozpore so schválenou Dopravnou politikou štátu a Európskej únie. Napriek tomu všetkému slúži ku cti správcovi železničnej dopravnej cesty, že k príprave svojich projektov pristupuje nanajvýš zodpovedne a snaží sa neporušiť národné a európske pravidlá a normy a vytvára tak pozitívne podmienky pre spolufinancovanie z fondov EÚ.

Blahoželáme

V živote každého človeka sa striedajú dni všedné i menej všedné a z času na čas i dni slávnostné. K týmto dňom patrí aj 31. január, keď sa náš spolupracovník

Viliam SENICKÝ

dožíva 60 rokov.

Milý Vilkó, povieme Ti to skrátka, čože je to šesťdesiatka. Len pár rôčkov, prídu ďalšie, tie Ti prajeme ešte krajšie. Nech máš šťastné kroky, by si v zdraví prežil dlhé roky. Nech čaše zazvoní perlivým mocom na ceste do ďalších rokov.

To Ti pri príležitosti životného jubilea praje kolektív Mostného obvodu Bratislava.



Významné životné jubileum, 50 rokov, oslávil 7. januára zámočník koľajových konštrukcií z SMÚ TO Margecany, pracoviska Mníšek nad Hnilcom,

Jozef KRÁLIK.

Milý Jozef, prišla chvíľa, ten krásny okamih, keď sláviš svoje krásne päťdesiatiny. Tak rýchlo plynie rieka života, roky prešli, preleteli. Svoje najkrajšie si prežil spolu s nami.

Povolanie Ťa obrálo o veľa voľných chvíľ, ale neobralo Ťa o pekné chvíle s nami. Želáme Ti zdravia, šťastia dosť i úspechov pre radosť. Nech čaše zazvoní perlivým mocom na cestu do ďalších rokov. Nech Ťa sprevádza dobrá nálada, zo srdca Ti želá modrá armáda.

ZV OŽŽ a kolektív SMÚ TO Margecany, SMS ŽTS Gelnica

Po 43 odpracovaných rokoch v radoch železníc odišiel 13. januára na starobný dôchodok náš spolupracovník

Štefan PTÁČEK.

Na železnici nastúpil v roku 1968 ako sprievodca nákladných vlakov, posunovač, robotník v doprave. Za dlhoročnú prácu mu patrí úprimné poďakovanie a do ďalšieho života mu želáme veľa zdravia, šťastia a rodinnej pohody.

Vedenie ŽST Púchov a spolupracovníci

Dychová hudba KESANKA a fan klub Kesanky Vás pozývajú na zábavu

Železničari s Kesankou,

**26. februára 2011
v Kultúrnom dome
v Banskej
o 19:30 hod.**

Do tanečnej a spevnej pri harmonike
hudby KESANKA

Hostia v železničarskej uniforme dostanú špeciálny bonus!!!

**Vstupné 15 € na pár
(v cene je guľáš,
vino, nealko a káva)**

Predpredaj vstupeniek: Jozef Kozár 925-2560, 0903 150464, Miroslav Petráň 925-2531, 0908 616115
Igor Brezák 925-2512, 0914 325609, Eva Káňáková 925-2244

15. - 16. 3. 2011, BRATISLAVA

7. FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY

Organizátori konferencie: Železnice Slovenskej republiky, Bratislava

a Spoločnosť PSKD – Prevádzka a stavby koľajovej dopravy

Aktualizované informácie o podujatí nájdete na www.reming.sk/7fkd/

**železničný
semafor**

Mesačník pre zamestnancov Železníc SR. Vydáva Generálne riaditeľstvo Železníc SR • Šéfredaktorka: Ing. Dana SCHWARTZOVÁ (žel. tel. 910/3203, e-mail: schwartzova.dana@zsr.sk) • Adresa redakcie: Košice, 040 01, Štefánikova 60, fax: 055/2293205, email: zsemafor@zsr.sk, <http://www.zsr.sk/> • Redaktori: aktuálne správy, spoločenské oznamy a inzertná služba: Vladimír SALZER (žel. tel. 910/3204, e-mail: salzer.vladimir@zsr.sk), Ing. Martin BALKOVSKÝ (žel. tel. 910/3202, e-mail: balkovsky.martin@zsr.sk), Bc. Ivana KAPRÁLIKOVÁ, redakcia Banská Bystrica, Ul. 29. augusta 35 (žel. tel. 939/6491, e-mail: kapralikova.ivana@zsr.sk) • Nevyžiadané rukopisy redakcia nevracia. • Grafická úprava: Roland Torsten Advertising s.r.o., Bratislava, Tlač: Slovenská Grafia a.s., Bratislava • Index č. 49 931, registr. č. BMP-15

Blahoželáme

Po vyše 42 rokoch nepretržitej práce v radoch železníc odišiel 1. januára na zaslúžený odpočinok náš kolega



Zoltán GALLA.

K železničiam nastúpil v roku 1968 k OZD Nové Zámky, kde pracoval až do konca svojej kariéry vo funkcii návestného dozorcú. Za jeho obetavú prácu mu v mene celého kolektívu srdečne ďakujeme a želáme veľa zdravia, šťastia, rodinnej pohody a životného optimizmu do ďalších rokov života.

Kolektív SMÚ ZT Nové Zámky a ZV OZŽ

Po 36 rokoch nepretržitej služby na železnici odišiel 1. januára na zaslúžený odpočinok náš dlhoročný kolega



Jozef ŽLKOVAN.

K železničiam nastúpil v roku 1974 k OZD Nové Zámky, kde pracoval až do konca svojej kariéry ako mechanik spojových vedení. Za jeho dlhoročnú obetavú prácu mu v mene celého kolektívu srdečne ďakujeme a želáme veľa zdravia, šťastia, rodinnej pohody a životného optimizmu do ďalších rokov života.

Kolektív SMÚ SO Nové Zámky a ZV OZŽ

Koncom minulého roka odišiel do predčasného starobného dôchodku náš kolega

Vojtech BORI,

ktorý na železnici pracoval od roku 1983 na SMS ŽTS Štúrovo ako traťový robotník, neskôr ako kontrolór - pochádzkar. Za jeho vykonanú svedomitú prácu mu srdečne ďakujeme a prajeme v ďalšom živote pevné zdravie, šťastie a pohodu.

Kolektív SMS-ŽTS Štúrovo

Posledný minuloročný decembrový deň bol aj posledným pracovným dňom nášho priateľa a kolegu, prednostu zo železničnej stanice Trnovec nad Váhom,



Tibor ŠEVČÍKA.

Milý Tibor, ďakujeme Ti za Tvoju dlhoročnú svedomitú prácu na železnici, ktorej si bol verný celý pracovný život, či už ako výpravca, alebo ako prednosta stanice. Nezabudni sa venovať ani svojej veľkej láske futbalu, kde si známy aj ako vynikajúci rozhodca. Do ďalších rokov Ti želáme veľa zdravia a pohody.

Kamaráti, priatelia a spolupracovníci

Posledným minuloročným decembrovým dňom odišiel do starobného dôchodku výpravca zo železničnej stanice Devínska Nová Ves



Mikuláš MADARIC.

Želáme mu všetko najlepšie, ešte veľa rokov pevného zdravia, šťastia a rodinnej pohody. Zároveň mu ďakujeme za dlhoročnú prácu na železnici.

Prednosta stanice, ZV OZŽ a spolupracovníci

Posledný januárový deň odchádza do dôchodku



Karol MACHÁČEK, kontrolný dispečer ORD Trnava a výkonný prezident Futbalového klubu Slovenských železničiarov pri OR Trnava. Do ďalších rokov mu prajeme veľa zdravia a optimizmu.

Pracovníci ORD Trnava a členovia FK SZ

Prišiel čas, aby oddych zvíťazil nad prácou. V uplynulých dňoch ukončil po 44 rokoch odpracovaných v železničnej doprave pracovný pomer náš dlhoročný spolupracovník



Vojtech ŠVANTNER.

Medzi železničiarov vstúpil v roku 1966 do ČSD Oznamovacia a zabezpečovacia dištančia vo Zvolene. Prešiel viacerými funkciami, naposledy bol vedúcim SMS zabezpečovacej techniky pri AO Zvolen. Za všetky roky práce odovzdával svoje bohaté pracovné a ľudské skúsenosti mladším spolupracovníkom, za čo mu patrí naše uznanie a poďakovanie. Do ďalších rokov Ti, náš Béla, prajeme veľa zdravia a času pre vnúčatá, ako aj ostatnú rodinu.

Kolektív spolupracovníkov z odvetvia OZT

Do starobného dôchodku odišla 31. novembra naša spolupracovníčka

Eva NAGYOVÁ.

Na železnici pracovala od roku 1966 ako referent MTZ. Evička, touto cestou Ti za tvoju obetavú prácu ďakujeme a do ďalších rokov života prajeme pevné zdravie, šťastie, rodinnú pohodu.

Vedenie železničnej stanice Bratislava východ a spolupracovníci

Okrúhle výročie oslávila 19. januára naša bývalá kolegyňa



Danka MELISOVÁ.

Nech je Tvoj život ako matematika, ktorá násobí radosť, umocňuje lásku, odmieta nenávisť a všetko dobré dokopy spočíta. Veľa zdravia Danuška!

Kolegovia z AO Trnava

Krásne životné jubileum, 50 rokov, oslavuje v januári náš kolega

Ján SZILVÁSI.

Dobré vítko, pekné dary, nech sa Ti vždy dobré darí. Dnes máš, Janko, päťdesiat, nesnaž sa ich naspäť vziať. Želáme Ti zdravie, šťastia dosť i úspechov pre radosť. Nech čaše zazvoní perlivým mocom na cestu do ďalších rokov. Nech Ťa sprevádza dobrá nálada, zo srdca Ti želá modrá armáda. A na tú Tvoju 50-ku, nech si každý uhne a tá končatina, nech Ti dobre tuhne.

Kolektív zamestnancov AO Trebišov odvetvia EE

Okrúhlych 50 rokov sa 13. januára dožil náš kolega

Pavol JAŠO.

Pevné zdravie, veľa lásky, spokojnosť a pohodu, šťastný život bez starostí a vždy dobrú náladu.

Kolegovia z AO Trnava

Do predčasného dôchodku odišiel koncom minulého roka dozorca výhybiiek



Jozef HORNÁČEK,

ktorý nastúpil na železnici v roku 1978 ako zámočník. Neskôr pracoval ako vozmajster, posunovač a signalista.

K rovnakému termínu odišiel aj jeho kolega

Marián ONDREJKO,

ktorý nastúpil na železnici v roku 1971 ako signalista. Pracoval aj ako vozmajster, posunovač. Želáme im všetko najlepšie, ešte veľa rokov pevného zdravia, šťastia a rodinnej pohody. Zároveň im ďakujeme za dlhoročnú prácu na železnici.

Prednosta stanice, ZV OZŽ a spolupracovníci



Posledným decembrovým dňom ukončili svoje pôsobenie v ZSR zamestnanci ŽST Humenné, výpravca zo železničnej stanice Udavské

Štefan DZUGAN,

po 40 nepretržite odpracovaných rokoch a

Jozef ŠVEHLA,

robotník v doprave, po odpracovaní 22 rokov.

Nášim kolegom, odchádzajúcim do zaslúženého dôchodku, ďakujeme za statočnú prácu a prajeme, aby doma oddychovali ešte veľa rokov, tešiť sa pevnému zdraviu.

Kolektív zamestnancov ŽST Humenné

Prišiel čas, keď jedna z najväčších opôr a podporovateľov kultúry vo Zvolene a primerane tomu i na Slovensku odchádza na zaslúžený odpočinok. Vedúci Domu kultúry ŽSR vo Zvolene



Marián KOLOŠTA,

ktorý bol dlhé roky pracovníkom v odbore kultúry a podporoval verejné dianie vo Zvolene, je od začiatku roka na zaslúženom dôchodku. I keď o Mariánovi právom ľudia hovoria, že je ako víno, čím je starší, tým je lepší, prišiel čas, keď pomyselné žezlo musí odovzdať druhému. Ťažko dnes hodnotiť, či v nasledovníkovi nájde takého, ako bol on. Doslova fanatika, pre ktorého jeho práca nie je zamestnaním, ale koníčkom a láskou. Domáci ho poznajú ako neúnavného organizátora kultúry, diskážokeja, speváka, herca, režiséra či moderátora. A pritom ešte stíhal aktívne viesť Klub železničných cestovateľov pri DK ŽSR. I touto cestou sa mu chceme poďakovať za jeho doterajšiu prácu, za všetko to, čo pre železnice a kultúru urobil. V ďalšom živote Ti, milý Marián, prajeme pohodu a neutíchajúce zanievanie pre všetko, čo robíš.

Kamaráti, priatelia, spolupracovníci

Po 42 rokoch nepretržite odpracovaných na železnici odišiel koncom minulého roka do zaslúženého dôchodku náš kolega a priateľ



Július SPIŠÁK.

Prešiel viacerými funkciami, od výpravcu, vlakového dispečera po kontrolného dispečera pri odchode do dôchodku. Za roky poctivej práce mu ďakujeme a prajeme všetko dobré do ďalšieho života.

Kamaráti a spolupracovníci z Úseku riadenia

dopravy OR Košice

Krásne životné jubileum, 50 rokov, oslaví 21. januára náš kolega zo železničnej stanice Nitra



Pavol PAVLATOVSKÝ.

Rok k roku pozvoľna sa radí, do stránok života zas nové riadky píše, na počesť toho, kto dnes sviatok slávi, zdvihnú sa k prípitku čaše.

Pevné zdravie, šťastie, lásku, spokojnosť do ďalších rokov Ti praje

kolektív spolupracovníkov ŽST Nitra.

Rozlúčka

S hlbokým smútkom sme prijali 21. decembra správu, že nás vo veku 52 rokov navždy opustil náš kolega a priateľ



Anton UVÁČEK,

ktorý naposledy pracoval ako odborný technický zamestnanec AO Trnava.

Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku.

Češť jeho pamiatke!

Smútiaca rodina, kolegovia, priatelia

NAJVÄČŠÍ NA SLOVENSKU !!!

No.1

38°C.
TERMÁLNA
VODA

AquaPark Tatralandia Liptovský Mikuláš



365
dni



**Výhodné
rodinné vstupy**

DETI ZADARMO



Z lyží rovno do bazéna...

už
od **21**
€/osoba/noc

**ZIMNÉ
AQUA BALÍKY**

3. 1. - 13. 3. 2011

- Ubytovanie na **3 noci** od **300 €**/4 osoby
- Ubytovanie na **4 noci** od **400 €**/4 osoby
- Ubytovanie na **5 nocí** od **480 €**/4 osoby
- Ubytovanie na **6 nocí** od **522 €**/4 osoby
- Ubytovanie na **7 nocí** od **609 €**/4 osoby

Vstup do aquaparku
počas celého pobytu **ZADARMO**
Prístelka v rámci balíkov **ZADARMO**
AquaSki Bus **ZADARMO**
Výhodné zľavy na skipassy



700x
1

**Skvelá
lyžovačka
v JASNEJ**

**ZIMNÉ AQUA
SKI BALÍKY**

3. 1. - 13. 3. 2011

AQUA SKI BALÍK

už od **93 €**/osoba/noc
od **2 nocí**

AquaPark
GRATIS

GRATIS
Aqua-Ski Bus

SKIPASS
GRATIS

www.tatralandia.sk
e-mail: reservation@tatralandia.sk

Kalendár výročí tratí ŽSR

Rok sa s rokom stretol a pomaly, tak ako ľudia, starne aj naša železničná sieť. Preto si aj v roku 2011 pripomenieme významné výročia začiatku prevádzky na niektorých železničných tratiach na Slovensku. Zo 46 tohtoročných jubilujúcich tratí má až 39 viac ako 100 rokov. Dôvod na oslavu okrúhleho jubilea majú pod tatranskými štítmi, zmiešané pocity bude cítiť v Zohore pri spomienkach na 100-ročnú prevádzku dvoch upadajúcich regionálnych tratí do Plaveckého Mikuláša a Záhorskej Vsi.

Dátum	Trat'	Výročie
8. 1.	Žilina – Český Těšín (ČD)	140
18. 4.	Veľké Bielice – Prievidza	115
1. 5.	Čermeľ – Alpinka	55
4. 5.	Lučenec – Somoskőújfalu (MÁV)	140
9. 5.	Haniska pri Košiciach – Maťovce ŠRT	45
15. 5.	Bratislava-Rača – Bratislava-Vajnory	130
1. 6.	Cífer – Trnava (konská trakcia)	165
2. 6.	Trnava – Nové Mesto nad Váhom	135
18. 6.	Lučenec – Zvolen	140
18. 6.	Holíč nad Moravou – Hodonín (ČD)	120
30. 6.	Svätý Jur – Pezinok (konská trakcia)	170
26. 7.	Mlynsky – Mníšek nad Hnilcom	75
29. 7.	Štrba – Štrbské Pleso	115
15. 8.	Šahy – Drégelypalánk (MÁV)	120
18. 8.	Orlov – Leluchów (PKP)	135
18. 8.	Chynorany – Trenčín	110
20. 8.	Turňa nad Bodvou – Tornanádaska (MÁV)	115
1. 9.	Trnava – Sereď (parná trakcia)	135
12. 9.	Malé Straciny – Nógrádszakál (MÁV)	60
15. 9.	Lučenec – Ipolytarnóc (MÁV)	115
16. 9.	Nitra – Topoľčany	130
24. 9.	Čata – Šahy	125
20. 10.	Bánovce nad Ondavou – Vojany	90
26. 10.	Slovenské Nové Mesto – Miskolc (MÁV)	140
27. 10.	Devínska Nová Ves – Skalica na Slovensku	120
27. 10.	Devínske Jazero – Stupava	120
27. 10.	Hronská Dúbrava – Levice	115
27. 10.	Piešťany – Vrbové	105
27. 10.	Trebatice – Rakovice	105
1. 11.	Trnava – Sereď (konská trakcia)	165
1. 11.	Šurany – Ivánka pri Nitre	135
5. 11.	Orlov – Podolíneč	45
9. 11.	Bratislava Nivy – Szombathely (MÁV)	120
15. 11.	Zohor – Záhorská Ves	100
17. 11.	Dunajská Streda – Komárno	115
19. 11.	Ivanka pri Nitre – Nitra	135
24. 11.	Lučenec – Poltár	110
24. 11.	Breznička – Katarínska Huta	110
30. 11.	Pohronská Polhora – Tisovec	115
8. 12.	Žilina – Poprad	140
9. 12.	Zohor – Plavecký Mikuláš	100
12. 12.	Poprad – Spišská Nová Ves	140
16. 12.	Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	100
19. 12.	Lučenec – Halič pri Lučenci	105
20. 12.	Handlová – Horná Štubňa	80
25. 12.	Mičalany – Humenné	140

*Nech tento kominár prináša
železničiarom i našim tratiam
úspechy a prevádzkyschopnosť
po celý rok!*