

ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIV

JÚL 2014

**Trenčianska Teplá – Beluša
zmodernizovaná**

Ďakujeme, pán námestník!

Cestujte s nami



EDITORIAL

Cestujte...

V jednej odpovedi na otázku o zážitkoch z ciest som sa dočítala, že cestovanie okrem iného učí vybraným spôsobom. Samozrejme tých, ktorí sa učiť chcú. A platí to nielen pri spôsoboch, ale aj pri mnohých iných veciach a práci nevyvímajúc. Aj naša spoločnosť už niekoľko rokov učí mladých ľudí prvým pracovným návykom prostredníctvom absolventských programov. Už v auguste nastúpia absolventi vysokých, ale aj stredných škôl na niektoré naše pracoviská, aby sa u nás učili a získali prax. Tu sa mi vynára jedna veľmi dôležitá otázka, ako sú na to pripravení naši ľudia, ktorým týchto mladých ľudí zveríme? Nechcem ani len na chvíľu zapochybovať o tom, že niektorí o tom ani nevedia, že na ich pracovisko príde mladý človek. Ale aby som nepredbiehala udalosti, v redakcii sme sa rozhodli, že si túto absolventskú prax trochu „odsledujeme“ a budeme o tom informovať aj vás. Veď projekt je to naozaj skvelý, a tak veríme, že aj účinný. A vedeli ste, že Maxim Gorkij o cestovaní povedal, že je najlepšou univerzitou?

Ale vrátim sa ešte k vete z úvodu o vybraných spôsoboch. Vybrané spôsoby často určujú odkiaľ pochádzame, alebo kde žijeme. A neplatí to len o krajinách a nestretávame sa s rozdielmi len pri cestovaní po svete. Aj ja a iste aj mnohí z vás sa pri svojej práci stretávate s rôznymi spôsobmi a rôznym správaním sa ľudí v našej firme. Osobne je mi veľmi ľúto, ak to nie je také správanie, ako by sa žiadalo a od vybranosti to má naozaj ďaleko. Smutné je často aj to, že aj napriek tomu, že sme jedna veľká firma bez hraníc a bez plota s pracoviskami po celom Slovensku, kde majú platiť rovnaké pravidlá, nie sú tie pravidlá predsa len rovnaké. Samozrejme, záleží od ľudí, ktorí v danom regióne či na pracovisku tieto pravidlá riadia. Ak to nie sú ľudia s vybranými spôsobmi, vyzerá to veru zvlášť. Pravidlá sa menia, prispôbujú domácomu prostrediu, a tak sa často stane, že to, čo je bežné vo Zvolene, neplatí v Košiciach a to, čo je dané v Bratislave sa po ceste do Čiernej nad Tisou akosi po ceste zmení. A žiaľ, nie je to správne. Malé odchýlky prispôbené regiónu sú samozrejmosťou, ale aby boli rozdiely veľké len preto, lebo niekto si to zmení podľa vlastných pravidiel, to by sme nemali pripustiť. Do redakcie dostávame množstvo podnetov, v ktorých poukazujete na nekorektné správanie svojich kolegov, často aj nadriadených. Kým sa však neporušujú pravidlá, záleží len od toho, kto má aké spôsoby. Tí scestovanejší zrejme vybrané. A aj preto cestujte ☺. Letné a dovolenkové mesiace sú na to ako stvorené. Možno vás Jozef, Ludo, Peťo, Milan alebo Juraj svojimi spomienkami a zážitkami niekam nasmerujú. Cestujte, lebo cesty sú najväčším bohatstvom, pretože vedú k bohatstvu (Marco Polo).

Prijemné čítanie, cestovanie a krásne leto!

Dana Schvál

Opäť s priaznivým výsledkom hospodárenia

Na posledných júnových a prvých júlových poradách vedenia ŽSR boli nosnými témami okrem prevádzky aj hospodárenie, projekty, štandardy a prerokovali sa aj mnohé otázky týkajúce sa strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020.

Pozitívne hospodárenie pokračuje

Vedenie ŽSR prerokovalo v júni informáciu o výsledkoch hospodárenia za obdobie január až máj 2014. Následne to prerokovala aj Správna rada ŽSR. V danom období bol dosiahnutý zisk 10 861 tis. €. V porovnaní s plánom je výsledok hospodárenia priaznivejší o 15 404 tis. €, a to v dôsledku najmä nižšieho čerpania nákladov na nákup služieb o 4 853 tis. €, nižších nákladov na nákup energie o 4 634 tis. €, úspor osobných nákladov a finančných nákladov. Tržby z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre dosiahli výšku 29 357 tis. €. Priemerný prepočítaný stav zamestnancov k 31. máju dosiahol 14 190 (plnenie na 97,83 %). Pozitívny trend vo výsledku hospodárenia pokračoval aj júni. Výsledky za I. polrok 2014 sú v priloženej tabuľke.

Projektové riadenie

Rozhodnutím č. 43/2014 bola schválená správa z analýzy súčasného stavu a návrh budúceho stavu projektu Centrálna evidencia školení a skúšok. Správa obsahuje detailne zhodnotený aktuálny stav centrálnej evidencie školení a skúšok, ako aj návrh nového riešenia. Nová aplikácia centrálnej evidencie školení a skúšok sa bude skladať z niekoľkých modulov, ktoré zahŕňujú procesy od vytvorenia prihlášok, generovania pozvánok, evidenciu výkonov a výsledkov a ich publikovanie, tlač osvedčení a potvrdení, až po fakturáciu. Zároveň bude umožnený webový prístup pre jednotlivých užívateľov s cieľom vytvorenia prihlášok a pub-

likovania výsledkov. Systém bude integrovaný so systémom SAP (modul HR). Následne bol rozhodnutím č. 46/2014 schválený aktualizovaný plán tohto projektu (pre fázu implementácie). Celý projekt by mal byť implementovaný do konca roku 2014.

Rozhodnutím č. 45/2014 bol schválený návrh zámeru projektu Koncepcia spoplatňovania železničnej infraštruktúry. Hlavným cieľom projektu je vypracovanie návrhu novej koncepcie spoplatňovania železničnej infraštruktúry v zmysle Smernice EP a Rady 2012/34/EÚ, implementácia vybraného najvhodnejšieho variantu koncepcie spoplatňovania železničnej infraštruktúry a spracovanie návrhu zmeny výnosu o určení úhrad za použitie ŽI. Práce na tomto projekte by mali byť organizované tak, aby boli nové ceny účinné od 1. 1. 2016.

Rozhodnutím č. 47/2014 bolo schválené zmenné konanie v projekte Reklamačný proces v prostredí ŽSR - právo na reklamáciu voči externým dodávateľom. Bol schválený posun termínu začiatku implementácie projektu z dôvodu nutnosti aplikácie novely zákona o ochrane spotrebiteľa (účinné od 1. 5. 2014) v podmienkach ŽSR.

Postup implementácie štandardov vo vybraných železničných staniciach

Rozhodnutím č. 44/2014 bol odsúhlasený návrh postupu implementácie štandardov vo vybraných železničných staniciach podľa navrhnutého časového a finančného harmonogramu. V pracovnej skupine pre štandardy bol

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - jún 2014

UKAZOVATEL	1. - 6. 2013 skutočnosť	1. - 6. 2014 plán	1. - 6. 2014 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	236 276	229 373	226 474	98,74	95,85
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	102 489	88 844	85 286	96,00	83,21
- v tom úhrada za prístup k ŽI	46 188	33 713	35 161	104,30	76,13
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	130 000	125 000	125 000	100,00	96,15
Náklady celkom	220 116	233 681	212 102	90,77	96,36
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	18 012	-1 987	15 164	-763,27	84,19
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-1 777	-2 321	-752	32,40	42,32
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	16 235	-4 308	14 412	xx	88,77
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	16 160	-4 308	14 372	xx	88,94
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	15 686	15 885	15 862	99,85	101,12
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	6 776	6 354	6 959	109,52	102,71
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	4 211	4 213	4 286	101,74	101,77
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	8 481	8 245	8 780	106,49	103,53
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm	22 462	22 240	22 821	102,61	101,60
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm	12 692	12 458	13 066	104,88	102,95
ZAMESTNANCÍ					
Priemerný prepočítaný stav	14 379	14 502	14 162	97,66	98,49
Evidenčný počet k 30. 6.	14 324	-	14 016	xx	97,85

prehodnotený rozsah a štruktúra identifikovaných požiadaviek pre ich implementáciu vo vybraných ŽST, ako aj finančné požiadavky na ich realizáciu. Výstupy boli v máji tiež predrokovované so zástupcami MDVRR SR (sekcia železničnej dopravy a dráh). Na základe toho bol spracovaný nový návrh časového a finančného harmonogramu implementácie štandardov vo vybraných staniách. Konečný návrh bude dopracovaný v spolupráci s MDVRR SR a následne premietnutý do Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry.

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

Vedenie našej firmy 1. júla prerokovalo informáciu o strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, ktorý schválila vláda SR uznesením č. 311/2014 dňa 25. 6. 2014. Materiál obsahuje návrh konkrétnych vízií, cieľov, projektov a projektových zámerov so stanovením odporúčania na zabezpečenie ich finančného krytia (fondy EÚ a štátneho rozpočtu SR) a predstavuje základný strategický dokument SR strednodobého charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry. Tento vládny materiál tvorí základ pre dopracovanie a schválenie nového Operačného programu na roky 2014 - 2020 a ŽSR bude z neho vychádzať pri najbližšej aktualizácii stratégie. Detailné informácie o novom Operačnom programe a aktualizovanej Stratégii ŽSR budú po ich schválení publikované v Ž semafore, v závere roka 2014.

Ing. Anton KUKUČKA
Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CSc.

Koridorový úsek Trenčianska Teplá – Beluša zmodernizovaný

Modernizácia železničnej trate medzi Trenčianskou Teplou a Belušou pre rýchlosť do 160 km/h je ukončená. Rekonštrukcie štyroch staníc a štyroch medzistaničných úsekoch boli po 54 mesiacoch stavebnej činnosti završené 1. júla v Trenčianskej Teplej. Slávnostným prestrihnutím pásky a odhalením pamätnej tabule minister dopravy Ján Počiatek spoločne s generálnym riaditeľom ŽSR Štefanom Hlinkom a zástupcami zhotoviteľa stavby oficiálne odovzdali približne 20-kilometrový úsek do užívania. Stavbu za 275,65 miliónov € spolufinancuje Európska únia v rámci Operačného programu Doprava.

Zrekonštruovaný traťový úsek Trenčianska Teplá - Ilava - Beluša predstavuje 4. a 5. etapu modernizácie železničnej trate od Nového Mesta nad Váhom po Púchov pre rýchlosť 160 kilometrov za hodinu. Nadväzuje na úseky Zlatovce - Trenčianska Teplá a Beluša - Púchov, ktoré sa v súčasnosti stále rekonštruujú. „Celý úsek od Bratislavy po Žilinu je v ostatnom čase dynamicky modernizovaný. Vo výstavbe sú ďalšie tri úseky, ktoré sa budú v najbližších rokoch dokončovať,“ povedal rezortný minister Ján Počiatek. Trať medzi Trenčianskou Teplou a Belušou modernizovalo od roku 2009 Združenie ŽSR Beluša, ktorého lídrom je spoločnosť Strabag. Rekonštrukciu prešli štyri železničné stanice - Trenčianska Teplá, Ilava, Dubnica, Ladce, zastávka Košeca a štyri medzistaničné úseky. Všetky úrovňové križovania trate s cestnými komunikáciami boli zrušené a nahradilo ich 5 cestných nadjazdov a 2 podjazdy. Súčasťou stavby boli štyri nové železničné mosty, šesť podchodov pre cestujúcich a verejnosť, sedem priepustov a protihlukové steny. Zmodernizované bolo trakčné vedenie, ako aj zabezpečovacie a oznamovacie zariadenie. Stavebná činnosť sa vykonávala za plnej železničnej prevádzky a harmonogram prác si vyžadoval množstvo výluk v traťových úsekoch aj staniách. „Náročná stavba preverila nielen pripravenosť zamestnancov ŽSR, ale predovšetkým všetky firmy, ktoré sa na modernizácii podieľali. Výsledok ich spolupráce po 1640 dňoch modernizácie pozitívne ocení najmä cestujúca verejnosť,“ uviedol Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR. Podľa neho snahu



Slávnostným prestrihnutím pásky bol úsek Trenčianska Teplá – Ilava – Beluša odovzdaný do užívania.



Zmodernizovaná železničná stanica v Trenčianskej Teplej.



Takto vyzerala staničná budova v Trenčianskej Teplej v apríli 2012.

o modernizáciu našej železničnej infraštruktúry podporuje aj Európska únia, ktorá nám v nasledujúcom programovom období na roky 2014 – 2020 dáva šancu na obnovu ďalších 130 km tratí. Celý úsek od Bratislavy po Žilinu, ktorý je súčasťou siete TEN T a európskeho železničného koridoru č. V, by teda mal byť kompletne zmodernizovaný do roku 2020.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Labutia pieseň znie v Beluši čoraz zreteľnejšie

Čo majú s Belušou spoločné Melčice a Svätý Jur? Kedysi to boli železničné stanice na koridorovej trati, ktoré modernizácia zmenila na zastávky. Identický osud čaká aj železničnú stanicu v Beluši, ktorá funguje už iba v polovičnom profile. Na mieste po párnej skupine koľají vzniká priebežná 2. traťová koľaj. Jej spustenie do prevádzky, spoločne aj s nástupišťom budúcej zastávky je naplánované na 15. augusta, kedy sa stanica zmení na dočasné hradlo s miestnou obsluhou. Od októbra bude v Beluši už len neobsadená zastávka.

Práce na modernizácii úseku medzi Púchovom a Ladcami každým dňom odkrajujú zo života železničnej stanice v Beluši, ktorá sa nachádza medzi nimi. V koľajisku už chýba párna skupina koľají a všetka železničná doprava v tomto 10-kilometrovom úseku je vedená iba po jednej traťovej koľaji. A čo čaká stanicu až do jej úplného zániku? Sprevádzkovanie 2. traťovej koľaje vrátane nového nástupištia je naplánované na 15. augusta. Okamžite sa začne s demontážou nepárnej skupiny koľají, čo bude znamenať aj koniec stanice, ktorá sa zmení na provízorne hradlo s miestnou obsluhou. Dopravní zamestnanci budú obsluhovať oddielové návěstidlá a zároveň aj kontrolovať činnosť zabezpečova-



Ak sa v Beluši križujú 2 vlaky, stanica je už plná.

cích zariadení dvoch úrovňových priecestí. Tie stratia svoje opodstatnenie až po sprevádzkovaní nadjazdu, budovaného za púchovským zhlavím pri novej zastávke, ale aj podchodu situovaného v miestnej časti Beluše – Hloží. Premena železničnej stanice v Beluši na neobsadenú zastávku sa završí koncom októbra, po ukončení výstavby 1. traťovej koľaje, k nej prislúchajúceho perónu a aktivácii automatického hradla, integrovaného do budúceho elektronického stavadla SIMIS W v ŽST Púchov.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



„Jazdíme už len po dvoch dopravných koľajach,“ ukazuje na signalizačnom paneli výpravca Tomáš Švec.



Osobný vlak už opustil stanicu a prechádza budúcou zastávkou Beluša. Nové nástupištia sú posunuté približne o 700 metrov smerom k Púchovu, bližšie k obci.



Na konci budúcej zastávky vzniká nadjazd. Nahradí súčasné úrovňové priecestie a posluží aj cestujúcim ako prístupová komunikácia k nástupištiam.



Signalista Miroslav Zajac pri jedinej výhybke na púchovskom zhlaví stanice, ktorú miestne obsluhuje pri križovaní vlakov.

Pohronská Polhora: Návestidlá označili krížom neplatnosti

Výpravca Michal Žilka zo železničnej stanice Pohronská Polhora vypravil 14. júna v tejto stanici posledný vlak. Nie, nebojte sa, nezmýlili sme si rubriku jubilantov so spravodajstvom a spomínaný výpravca ešte neodchádza do dôchodku. Svoje si skôr odžila už samotná železničná stanica a kvôli nízkej intenzite dopravy a efektívnejšiemu využitiu nákladov sa od 15. júna zmenila na dopravňu so zjednodušeným riadením dopravy.

Posledná služba v železničnej stanici v Pohronskej Polhore bola pre výpravcu Michala Žilku naozaj výnimočná a zrejme si ju bude aj dlho pamätať. Predtým, než vypravil posledný vlak, k nemu pristúpila mamička s dvomi dievčatkami, ktoré sa dožadovali vidieť prvýkrát uja výpravcu v „akcii“. Táto situácia bola aj milá, aj úsmevná. Posledný vchádzajúci vlak č. 6755 do ešte železničnej stanice, prišiel z Brezna a posledný odchádzajúci vlak č. 6756, odišiel z Pohronskej Polhory do Brezna. Po týchto jazdách pribudli nové označenia - lichobežníkové tabuľky, ktoré sú na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy a nahrádzajú vchodové návestidlo dopravne s koľajovým rozvetvením. Na návestidlo dočasne pribudol kríž neplatnosti a dopravňa je teda riadená na diaľku dirigujúcim dispečerom. „V praxi to znamená, že v Pohronskej Polhore sme zrušili dopravnú službu, ktorá bola doteraz vykonávaná tiež iba v pracovných dňoch v denných zmenách. V noci a cez víkend bola aj doposiaľ zavedená výluka dopravnej služby. V Pohronskej Polhore budú však vlaky aj naďalej jazdiť,“ povedal Ing. Marián Izakovič, riaditeľ OR Zvolen. Výpravná budova sa taktiež neruší. Z dopravnej kancelárie zostane služobná miestnosť



Návestidlo označené krížom neplatnosti.



Výpravca Michal Žilka vypravuje posledný vlak zo ŽST Pohronská Polhora.



Páky mechanických vchodových návestidiel.



Mechanické vchodové návestidlo.

s predpísaným vybavením pre trať so zjednodušeným riadením dopravy. Miestnosť bude uzamknutá a kľúč bude uložený v zmysle prevádzkového poriadku. Čakáreň bola uzatvorená aj doteraz a na poschodí budovy je obývaný byt. V stanici doposiaľ pracovali dvaja výpravcovia a jedna výhybkárka, ktorí podľa slov prednostu ŽST Brezno Bc. Ivana Janovca budú preložení na iné pracoviská. Výhybkárka bude pracovať v závorárskom stanovišti Chvatimech a výpravcovia nájdu uplatnenie v domovskej stanici v Brezne ako záloha. Železničná stanica Pohronská Polhora mala aj jednu ojedinelosť. Výpravcovia v nej pracovali s mechanickým staničným zabezpečovacím zariadením s mechanickými vchodovými návestidlami. Fotografie vám možno opísanú situáciu dokreslia ešte viac.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: I. Šiagi a autorka



Prednosta ŽST Brezno Bc. Ivan Janovec a výpravca Michal Žilka posledný deň pri výprave vlakov ešte v železničnej stanici Pohronská Polhora.



Na trati pribudli lichobežníkové tabuľky, ktoré nahradili návestidlo.



Ďakujeme, pán námestník!

Patrí k železničiarom, ktorí celú svoju kariéru prežili na železnici. A to doslova, veď so železnicou je Ing. Ján Juriga spätý od svojich školských čias. Vzdelaním získané vedomosti počas svojho pôsobenia v prevádzke postupne doplňal o praktické skúsenosti. Svojou odbornou zdatnosťou, znalosťou riešenia problémov, ale aj správaním sa k ľuďom si získal úctu svojich kolegov, aj nadriadených.

Pred niekoľkými dňami sa ako námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku stretol so svojimi najbližšími spolupracovníkmi, aby oznámil svoj odchod do dôchodku. Nechýbali poďakovania, želania, slová uznania, ale aj spomienky a zážitky. Veď za vyše 40 rokov na železnici sa toho prežije veru neúrekom. Pri podobných stretnutiach sa hovorí naozaj o všeličom, avšak najčastejšie o práci. Ján Juriga si vážil prácu, ľudí, ale aj slová uznania či ocenenia. Tie najvyššie rezortné si odnáša tri. Avšak ako povedal: „Nie je to ocenenie iba mojej práce. Vážim si tieto pocity, avšak musím povedať, že za každým ocenením je práca množstva ľudí, zvyčajne celých kolektívov. Aj k najvyšším rezortným vyznamenaniam sme sa dopracovali spoločným úsilím.“ Titul Osobnosť železničnej a kolajovej dopravy na Slovensku získal Ján Juriga za rok 2013. Je prvým prevádzkovým námestníkom, ktorý odchádza z tejto funkcie na vlastnú žiadosť. „Teším sa na spoločné chvíle s manželkou, rodinou, ktorú som popri práci často zanedbával, najmä preto, že som dvanásť rokov chodieval na týždňovky. Voľný čas budem tráviť na záhrade, ktorá je mojim koníčkom. Ale najväčšiu radosť mám z toho, že konečne budem mať dosť času pre svojich dvoch vnukov,“ prezradil J. Juriga. Aj my z redakcie Jánovi Jurigovi ďakujeme za veľa. Za to, čo všetko nás naučil, za spoločné cesty, ústretovosť, za výbornú spoluprácu, korektné vzťahy, skvelé informácie a za priateľstvo, ktoré si nesmierne vážime. Na záver azda už iba jediný: pevné zdravie, rodinnú pohodu a krásne spoločné chvíle želáme, pán námestník!

(sch), Foto: sch a balky



Za obetavú prácu pre slovenské železnice, udeľujeme **Rád zlatej kolajnice!** Tak takúto medailu vyrobili pre odchádzajúceho prevádzkového námestníka traťováci z OR Košice.



Jánovi Jurigovi sa úprimne poďakoval za jeho prácu Štefan Hlúčka, generálny riaditeľ ŽSR.

Ing. Ján Juriga

Ukončil vysokoškolské štúdium v roku 1976 na Vysokej škole dopravnej v Žiline, fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy. Od roku 1977 bol verný železničiarom. Postupne pracoval v železničných staniách Viglaš, Hronská Dúbrava, Zvolen, PO Zvolen, Lučenec, Filakovo najskôr ako výpravca vlakov, staničný dispečer, vlakový dispečer, samostatný technik železničnej dopravy, neskôr ako dopravný námestník oddelenia dopravy a prevádzky, náčelník stanice, zástupca náčelníka aj prednosta stanice. Po roku 1993 pracoval v PR Zvolen a SRD Zvolen ako prednosta sekcie a správy dopravných trás. V roku 1998 sa stal na DDC Bratislava námestníkom riaditeľa pre prevádzku a v roku 2000 sa vrátil do SRD Zvolen ako prednosta. V roku 2004 sa stal riaditeľom na Oblastnom riaditeľstve Košice. Po 8 rokoch sa opäť vrátil do Bratislavy, kde až do svojho odchodu do dôchodku vykonával funkciu prevádzkového námestníka. Pri príležitosti celoslovenských osláv železničarskeho sviatku si trikrát prevzal najvyššie rezortné vyznamenanie od ministra dopravy za mimoriadny prínos, tvorivú invenciu a poctivú prácu. Osobnosť železničnej a kolajovej dopravy na Slovensku je ďalším titulom, ktorý Ján Juriga získal v roku 2013. Aj tieto ocenenia sú výsledkom práce, ktorú vykonával počas celej svojej kariéry zodpovedne, so zreteľom na odbornosť, ale aj ľudskosť.



Okrem vzájomných poďakovaní, aj spoločné fotografie s prednostami železničných staníc.



Traťováci zo Spišskej Novej Vsi vyrobili pre Jána Jurigu vĺčik. Na foto s Ing. Petrom Durašom, vedúcim MDS Spišská Nová Ves.



Novým námestníkom generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku sa 1. júla stal Bc. Milan KUBIČEK V novej funkcii, avšak v známom prostredí

Milan Kubiček je dlhoročným zamestnancom železníc. Počas svojej 36 ročnej železničarskej kariéry vystriedal niekoľko funkcií aj pracovísk. Od 1. júla sa stal novým prevádzkovým námestníkom generálneho riaditeľa, avšak v známom prostredí železníc. Prinášame vám niekoľko informácií o jeho doterajšom pôsobení, ale aj o prvých krokoch vo funkcii.

Na železnicu nastúpil Milan Kubiček v roku 1978 po ukončení Strednej priemyselnej školy dopravnej v Trnave, kde študoval na odbore údržba a rekonštrukcia železničných tratí. Na vtedajšej traťovej dištancii postupne zastával pozície majster tratí, hlavný majster a vedúci prevádzky traťovej správy. Počas trvania Prevádzkových riaditeľstiev vykonával pozíciu traťového kontrolóra PR Bratislava. Prechodom na divizionálne riadenie zastával pozíciu vedúceho oddelenia kontroly a predpisov na sekcii dopravných trás a krátko aj vedúceho oddelenia kontroly a preberania materiálu na sekcii železničných tratí a stavieb v Bratislave. V roku 1999 sa stal námestníkom prednostu Správy ŽTS v Trnave. Vznikom oblastných riaditeľstiev od 1. 1. 2004 vykonával pozíciu prednostu sekcie ŽTS OR Trnava. O päť rokov neskôr sa stal námestníkom riaditeľa OR Trnava pre infraštruktúru. Dňom 1. 12. 2010 bol menovaný do funkcie riaditeľa odboru bezpečnosti a inšpekcie na GR ŽSR. Túto funkciu vykonával do vymenovania za námestní-

ka GR ŽSR pre prevádzku dňom 1. 7. 2014. Ukončením tohto mesiaca začne Milan Kubiček svoj 37 rok na železnici. Aj krátky životopis nasvedčuje, že jeho doterajšie pôsobenie bolo rozmanité, a tak sú aj jeho pracovné skúsenosti a poznatky bohaté. „Doteraz som mal vždy šťastie, že som na všetkých svojich doterajších pracoviskách stretol takých nadriadených zamestnancov, od ktorých som sa mal vždy čo naučiť a na druhej strane som sa na spolupracovníkov vždy mohol spoľahnúť,“ povedal Milan Kubiček, ktorý verí, že toto šťastie ho bude sprevádzať aj v novej funkcii. V roku 2000 si popri zamestnaní zvýšil vzdelanie a ukončil prvý stupeň vysokoškolského vzdelania na Žilinskej univerzite v Žiline. Na fakulte Prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov vyštudoval odbor Železničná doprava.

My sme sa ho opýtali, aké ciele si stanovil na tieto letné dni.

„Nástupom do funkcie námestníka pre prevádzku som si na najbližšie dni a týždne stanovil za svoj cieľ absolvovať čo najskôr stretnutia a komunikáciu s vedúcimi zamestnancami jednotlivých odborov spadajúcich pod úsek prevádzky. Aj napriek dovolenkovému obdobiu verím, že sa nám podarí komunikovať na vopred dohodnuté témy. Plánujem aj rozhovory s kolegami na oblastných riaditeľstvách, mostných obvodoch, aj na železničnej energetike, to znamená, že na všetkých vnútorných organizačných jednotkách,



ktoré spadajú do mojej kompetencie. Výsledkom stretnutí a rokovaní bude nielen vzájomné spoznanie sa, aj keď s väčšinou sa dobre poznáme, ale najmä oboznámenie sa s úlohami, ktoré nás budú čakať pri tak náročnom procese, akým je zabezpečenie plynulej a bezpečnej železničnej prevádzky.“

Nechystáte sa teda dovolenkovat’?

„Vzhľadom na novú pozíciu a úlohy, ktoré ma čakajú, si dovolenku neplánujem, ale verím, že nejaký ten deň spojený s víkendom sa mi podarí mať aj na oddych. Avšak o to viac sa budem tešiť na neskoršiu dovolenku, keď budem v novej funkcii už riadne zapracovaný.“

(sch)

Pancierový vlak Štefánik aj železničiar sa pripravujú na oslavy SNP

Prvýkrát ho mohla verejnosť vidieť na 65. výročí, teraz ho uvidí zas na 70. výročí osláv SNP, no posledný raz na trati. Reč je o jedinečnom pancierovom vlaku IPV Štefánik, ktorého ďalší osud bude čo nevidieť po najväčšej sláve pravdepodobne spojený už len s múzeom.

Verejnosť ho prvýkrát uvidela v septembri 2009 na 65. výročí osláv SNP. Ako vtedy povedal hlavný aktér opráv a nadšenec vojnového vlaku Peter Oravec ešte pri opravách: „Nikto nevedel, čo bude dnu, keď sa otvorí dvere.“ Nikto dopredu nevedel aké budú ďalšie osudy pancierového vlaku z obdobia druhej svetovej vojny. Obavy však boli celkom zbytočné a námaha ľudí, ktorí do toho vložili nielen svoje ruky, ale aj srdce sa vyplátili. Pancierák zožal nevídaný úspech nielen na domácej, ale aj na zahraničnej pôde. Organizátori jednej z najväčších výstav o histórii železníc v Európe si ho vyžiadali

na pol roka do holandského Utrechtu, aby ho ukázali verejnosti ako súčasť rozsiahleho projektu Vlaky vo vojne. Jeho posledná prezentácia na trati bude v septembri na pretekoch parných rušňov Grand Prix vo Zvolene a na 70. výročí osláv SNP, taktiež v septembri. Neskončí však v starom železe. Jeho ďalším domovom by sa malo stať buď múzeum dopravy, železničné múzeum MDC v Bratislave alebo môže tiež zakotviť aj v múzeu SNP v Banskej Bystrici. V Banskej Bystrici bude pancierový vlak Štefánik zapojený aj do ukážok bojov pri Šáľkovej, s čím súvisí aj organizácia dopravy. Celkove majú



Pancierový vlak Štefánik budú môcť po septembri obdivovať nadšenci zrejme už len v múzeu.

v železničnej stanici v Banskej Bystrici momentálne plné ruky práce s prípravou osláv. Očakáva sa totiž veľká návštevnosť a na dav ľudí musí byť železnica dokonale pripravená. Všetky detaily z týchto momentov vám priniesieme v ďalšom čísle.

(iva)

Do Sládkovičova „pricestoval“ nový most z Košíc

Rekonštrukcie tratí na viacerých miestach Slovenska ovplyvnili v prvom polroku plnenie GVD, ktoré v absolútnom vyjadrení dosiahlo úroveň 93,01 %. Mnohé meškania vlakov spôsobovali modernizačné práce na koridore, výluka pod Strečnom, ale aj oprava Červeného mosta v Bratislave. Aj vlaky jazdiace medzi Bratislavou a Galantou získavali minútky navyše kvôli rekonštrukcii mosta pri Sládkovičove. Zhotoviteľ ho stihol kompletne prerobiť za 4 mesiace napriek tomu, že veľké betónové diely prevážal naprieč Slovenskom.

O opravách mostov píšeme pravidelne. Pochopiteľne, veď mnohé sú vystavené účinkom prírody niekoľko desiatok rokov a vyžadujú si už náročnú rekonštrukciu. Železničný most na dvojkoľajnej trati pri Sládkovičove sa ale po radikálnom zásahu zhotoviteľa zmenil na nepoznanie. Dve staré ocelové konštrukcie s drevenými mostnicami nahradil železobetónovými prefabrikovanými doskami. Zámerom takejto rozsiahlej prestavby nebolo len zvýšenie zaťaženia mostovky, ale aj použitie priebežného kolajového lôžka pre traťovú rýchlosť do 160 km/h. „S prácami sme začali 10. marca. Najskôr sme zdemontovali obe staré ocelové konštrukcie, ktoré nahradili 4 mostné provizoriá s dĺžkou 20 m, podopierané provizórnou podperou PIŽMO, zmontovanou v strede toku. Kvôli jej stabilite a bezpečnos-



Pracovalo sa nielen na moste, ale úpravami prešlo aj koryto toku.

ti dopravy bola z podložia odťažená rašelina s bahnom do hĺbky dvoch metrov, ktorú nahradilo približne 300 ton lomového kameňa. Až potom sa začalo s búraním starých opôr,“ uviedol na stavbe Ing. Tomáš Dzurňák, zástupca dodávateľskej firmy D & D z Košíc, ktorá sa podieľala aj na výstavbe iných mostných objektov, napríklad pri modernizácii koridorevej trate, budovaní obchvatu Banskej Bystrice v PPP projektoch. Rekonštrukciu železničného mosta pri Sládkovičove zvládla profesionálne a navyše v krátkom období, ktorému predchádzala náročná príprava. „Samotná nosná doska mosta pozostáva zo štyroch 80-tono-

vých a dvoch 65-tonových prefabrikátov. Vyrábali sme ich v Košiciach a do Sládkovičova previezli na železničných vozňoch. Dva kolajové žeriavy ich potom v nočných výlukách ukladali na novopostavené opory,“ vysvetlil Tomáš Dzurňák. Po dokončení mosta nasledovala ešte jeho konsolidácia, počas ktorej vlaky jazdili zníženou traťovou rýchlosťou. Od 14. júla, iba 4 mesiace od začiatku rekonštrukcie most opäť slúži železničnej doprave a vlaky už po ňom prechádzajú bez obmedzení, teda rýchlosťou do 140 km/h.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor, Tomáš DZURŇÁK



Železobetónové segmenty, vážiace až 80 ton, ukladali na opory kolajové žeriavy.



Práce začali v marci demontážou starej ocelevej konštrukcie.



Rekonštrukcia mosta nezastavila železničnú dopravu, vlaky jazdili po jednej kolaji.



Prefabrikáty nosnej dosky mosta sa ukladali v nočných výlukách.

Trať Topolčany - Veľké Bielice má 130 rokov, Zbehy - Radošina 105

Časy, keď po našej železničnej sieti jazdili parné rušne, sú nenávratne preč. Myslíme tým, samozrejme, pravidelnú prevádzku, pretože parné rušne sa postupne na trate vracajú. Skupiny zanietených obdivovateľov železníc, rôzne kluby a spoločenstvá po siahodhlých a náročných rekonštrukčných prácach vrátili týchto elegantných krásavcov na koľajnice, aby ich obdivovali starší pamätníci, ale najmä mladá generácia.

Tá s úctou hľadí na diela svojich starých rodičov a často s nadšením prichádzajú do železničných klubov. Nebolo tomu inak ani na oslavách 130. výročia trate Topolčany - Veľké Bielice a 105. výročia trate Zbehy - Radošina. Oslavy zorganizoval 28. a 29. júna jeden z najmladších železničných klubov u nás - Klub Modrý Horizont (KMH) v Topolčanoch pod vedením Ing. Petra Borisa. Hlavným lákadlom bola jazda parného vlaku z Topolčian do Veľkých Bielic, kde ho vítali rezké tóny dychovky z neďalekých Chynorian. Krátko na to sa úvodného slova ujal primátor Partizánskeho Dr. Jozef Bo-

žik, ktorý ocenil iniciatívu topolčianskeho klubu pri odkrývaní našej histórie. Súčasťou slávnosti bolo aj uvedenie do života novej publikácie autorov a členov klubu Ing. Petra Borisa a Ing. Jozefa Bosáčka, aktívnych a zanietených železničiarov. Publikácia obsahuje nové, dosiaľ väčšinou nepublikované fakty z tejto trate. Tým, ktorí nestihli prísť na oslavy, bude túto udalosť pripomínať nová, na slávnosti odhalená, pamätná tabuľa na ŽST vo Veľkých Bielicich. Po oba dni premávali vlaky na spomínaných tratiach, ale aj do depa v Topolčanoch. Tam vozili záujemcov na jeho prehliadku, vozenie sa na



Mimoriadny parný vlak v ŽST Veľké Bielice



Kniha s názvom 130 rokov trate Topolčany - Veľké Bielice bola na podujatí uvedená do života.



Dreziny v depe boli centrom pozornosti a záujmu.

drezinách či pozrieť si exponáty, ktoré sa za nedlhú existenciu klubu podarilo zachrániť a zreštaurovať. V Radošine boli zasa k dispozícii veteráni so svojimi exponátmi a originálne Radošinské divadielko. Nedá nám nespomenúť, že obe trate, okolo ktorých je veľká hustota osídlenia, by sa viac mali používať aj na osobnú železničnú dopravu.

Mgr. Jozef LEHOČKÝ, foto: autor

Kde by ste vzali turistu, ktorý počas leta cestuje vlakom a vystúpi na vašej stanici?

Ing. Peter MAJER, prednosta ŽST Čierna nad Tisou

Keďže Čierna nad Tisou leží v juhovýchodnom cípe Slovenska v rohu Horného Medzibodrožia, ktorú ohraničujú rieky Tisa, Latorica a Bodrog ako aj štátne hranice, určite by som ukázal „trojhraničie“ s Maďarskom a Ukrajinou. Zaujímavá je chránená krajinná oblasť Latorica, ktorá je jediným veľkoplošným chráneným územím nížinného typu na východe Slovenska. Územie zahŕňa hlavný tok Latorice a dolnú časť toku Laborca a Ondavy so sústavou slepých ramien, riečnych jazier a kanálov obklopených naplavenými lesmi a mokraďami. Najvýraznejším prvkom je zriedkavá biocenóza vody a močiarov, ktorá je jedinečná na Slovensku. Pekné a lákavé najmä pre milovníkov vína sú malé vinohrady na Malom a Veľkom kopci pri Kráľovskom Chlmci. Aj pri obci Malý Horeš sa nachádza rozsiahly súbor známych tufových vínnych pivníc v agátovom hájiku. V okolí pivníc je vybudovaných viacero prístreškov a ohnísk, ktoré sú síce v súkromnom majetku, ale dajú sa prepožičať. Pre pivni-

ce sú charakteristické úzke a nízke chodby, ktoré sa rozvetvujú do niekoľko pivníc. Súbor pozostáva zo 79 vchodov a k tomu prislúchajúcich 300 pivníc. Z kultúrnych pamiatok môže byť zaujímavý kaštieľ Majláthovcov v Pribeníku, kaštieľ Sennyey v obci Biel, ruiny hradného kaštieľa v Kráľovskom Chlmci ako aj vo Veľkom Kamenci alebo kláštor premonštrátskeho rádu v obci Lel. Najradšej by som však ukázal turistom samotnú železničnú stanicu Čierna nad Tisou so svojou mohutnou rozlohou, rôznymi prekládkovými miestami, spádoviskom na širokom aj normálnom rozchode, v súčasnosti ako bránu schengenského priestoru po železnici.



TIP NA VÝLET

Cestovanie dodáva srdcu sviežosť z videného a počutého

Ako a kde najradšej dovolenkujete? Odkiaľ máte najnetradičnejší zážitok? Ktorá z krajín vám najviac učarovala? Opýtali sme sa našich kolegov, o ktorých vieme, že cestovanie je ich záľubou. Na stránkach Ž semaforu, sme o nich alebo o ich cestách už čo-to čítali. Na niekoľkých zaujímavých cestách boli dokonca aj spolu. Petra Ďurčáka iste poznáte najmä tí, ktorí využívajú služby našej „dvornej cestovnej kancelárie“ Závodu služieb železníc. A práve táto skupina ľudí nám prezradila, ktoré miesto im učarovalo najviac.



Navštívil takmer 100 krajín

Milan PIVKA, výpravca ŽST Vlkánová

Tradičná dovolenka v ponímaní ležať dva týždne na pláži by pre mňa bola skôr utrpením. Pri cestovaní sa snažím, aby sme stále zažili a videli niečo nové. Počas našich ciest často človek zažije za jeden deň viac než doma za mesiac. V každej z bezmála 100 krajín čo som navštívil, som videl niečo zaujímavé. Najpútavejšie sú tzv. rozvojové krajiny, kde vidieť veľké kontrasty v porovnaní s našim spôsobom života. Každý kto cestuje vie, že je to jedna z najlepších vecí a dúfam, že budem mať ešte veľa príležitostí na spoznávanie sveta. Zážitkov bolo neúrekom, od cestovania cez občiansku vojnu zmietanú Sýriu, cez ukradnutie peňaženky počas novoročných osláv v Hanoji, až po prechod z Kolumbie do Panamy cez Dárienskú džungľu. Zaujímavou bola aj skúsenosť zo Stalínovho rodu Gori, kde nás chceli zatknúť za špionáž, lebo sme si dovolili odfoťiť strategický objekt, hrdzavé cisterny na železničnej stanici. Našťastie sa nám to podarilo po dlhom vyjednávaní vysvetliť.

Učaroval mu Sudán

Peter ĎURČÁK, samostatný ekonomický zamestnanec ZŠ

Cestovanie je môj život, na cestách trávim 120 dní za rok a stojí za to pozrieť sa do Iraku, Peru, Ománu, Náhorného Karabachu, Uzbekistanu, Podnesterska či na Island. Naposledy ma však okúzliť miesto na sútoku Modrého a Bieleho Nílu, kde nás milo prijal a čajom pohostil slovenský honorárny konzul v Chartúme. Sudán je zárukou, že prežijete neobyčajné chvíle. Je jednou z najbyrokratickejších krajín na svete, a tak všade, kam chcete ísť, potrebujete povolenie. Dokonca, ak chcete fotiť pamiatky, potrebujete povolenie od ministerstva, čo sa nám však podarilo vybaviť. Večer v mieste nocľahu sme mali povinnosť registrácie na polícii a rušiť tak ochrancov poriadku pri sledovaní ich obľúbeného wrestlingu v TV. Cez nehostinnú púšť sme sa dostali k TOP svetovej pamiatke - pyramídam Meroe. Môžete o niečom stokrát počuť, ale až keď vidíte svoj splnený sen, dorazí vás to tak, že jemne zaplačete od šťastia. Zo saharského piesku postupne vyrastajú vápencové pyramídy staré takmer dvetisíc rokov. Mesto Meroe sa postupne stalo sídlom nezávislého kráľovstva Kuš, ktoré vystriedalo egyptskú nadvládu. Z unikátnej kráľovskej nekropoly čiernych faraónov z dôb Merojskej ríše (600 pr. n. l. – 350 n. l.) sa zachovalo asi 40 z pôvodných 100 pyramíd, čo predstavuje najväčšiu koncentráciu pyramíd na svete. Vedeli ste, že v Sudáne



V magickej Kambodži

Ludevit KOSTOŠ, dopravný námestník ŽST Hronská Dúbrava

Je naozaj ťažké povedať, ktorá z ciest bola pre mňa tou najkrajšou alebo najzaujímavejšou. Veľmi sa mi páči citát od Sa'dího: „Cestovanie prináša mnohé dobrodrenie: rozkoš z poznania nových miest, stretnutie s priateľmi dosiaľ neznámymi, učí tiež vybraným spôsobom a srdcu dodáva sviežosť z videného a počutého.“ Preto každá jedna krajina, ktorú som mal možnosť navštíviť, bola niečím výnimočná, pričom obohatila môj život a zanechala vo mne veľa spomienok. No ak by som si mal vybrať miesto, kde by som sa chcel ešte raz vrátiť, bola by to krajina, ktorú som mal možnosť navštíviť ako poslednú a ktorá mi učarovala najviac. Je to Kambodža. Dal by som jej prívlastok magická, hlavne pre jej krásnu a nedotknutú prírodu, bohatú históriu so smutnou nedávnou minulosťou. I keď toto nádherné miesto na zemi nesie jazvy spôsobené jednou z najkrutejších diktatúr a genocíd v dejinách ľudstva, dokáže okúzliť príjemnými, priateľskými a najmä srdečnými ľuďmi, ktorí si vás pohostia, uctia, pričom ich tváre zdobia milý a úprimný úsmev. Z pamiatok, ktorých je tu neúrekom, zaujme hlavne fascinujúci Angkor Wat, symbol niekdajšieho všemocného impéria Angkorskej ríše. Ruiny jedného z chrámov ponúkajú jedinečné divadlo nezapadnuteľného západu slnka. Úžasným zážitkom je taktiež plavba loďkou po jazere Tonle Sap s jeho jedinečnými plávajúcimi dedinkami.



nájdete 228 pyramíd a v Egypte sú iba 3? No v Sudáne turistov nestretete, ani správcu či strážnika, nikto tu nie je. Pamiatku UNESCO nikto nestráži, nestará sa, jednoducho nikto sem nechodí. Pri prezeraní množstva hieroglyfov, malieb, značiek sme v tranze a máme pocit ako v čase Jeana - Francois Champolliona, ktorý rozlúštil egyptské hieroglyfy. Na každom kroku sa presvedčame, že domorodci nemajú takmer nič, ale o to otvorenejšie majú srdce a sú veľmi pohostinní. Afrika mi po návšteve Sudánu väčšmi prirástla k srdcu.



Santiago de Compostela

Juraj STANÍK, dozorca prevádzky, ŽST Banská Bystrica

Pre mňa je dovolenka vždy spojená s pohybom. Mám veľmi rád prírodu, zeleň, hory, a to je to čo ma láka a je pre mňa atraktívne aj ako dovolenkové miesto. Rád spoznávam nové miesta, zažijem niečo nové a objavím pre mňa ešte nepoznané. Najnetradičnejší zážitok som zažil na pútnickej ceste do Santiaga de Compostela v Španielsku. Počas cesty sme sa na jednu noc ubytovali v skromnej, no o to prívetivejšej ubytovni. Jej majiteľ nemal pevne stanovený poplatok za noc ubytovania, od hostí chcel len dobrovoľný príspevok. Prekvapenie však bolo o to väčšie, keď aj večeru, na

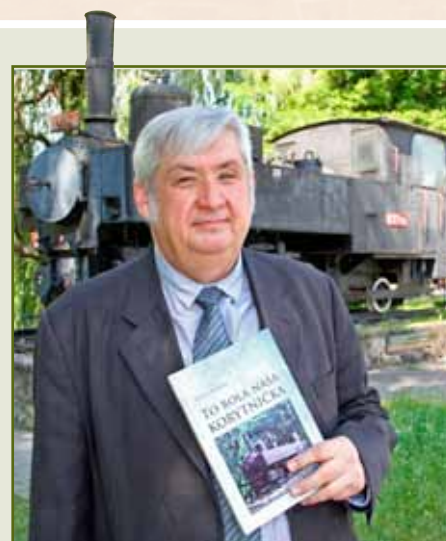
ktorú pozval každého v ubytovni, podával celkom zadarmo a žiadal len pomoc pri príprave. To bol krásny zážitok. Spoločne sme si navarili a stretli sa pri jednom stole tridsať ľudí z rôznych kútov sveta a hoci samotný majiteľ nevedel okrem rodnej španielčiny iný jazyk, vôbec to nebolo prekážkou. Zhodou okolností bola jednou z ubytovaných aj mladá žena, ktorá ovládala sedem cudzích jazykov, takže sa na ten pekný večer stala našou oficiálnou prekladateľkou.

História Korýtka zvečnená v knihe Dušana Lichnera

Parný rušeň, stojaci na podstavci pred železničnou stanicou v Ružomberku, je už len mŕtvym pamätníkom na obdobie existencie Korýtka. Takto familiárne kedysi nazývali miestni obyvatelia úzkorozchodnú trať medzi Ružomberkom a známymi kúpeľmi v Korytnici. Jej prevádzka začala 5. júna 1908 a trvala do 28. septembra 1974. Spomienky na železničku, ktorá zanikla pred 40 rokmi, najnovšie oživuje publikácia To bola naša Korytnička od Dušana Lichnera. Autor v nej sústredil textový aj obrazový materiál, ktorý zbieral vyše 3 desaťročia.

Pre mnohých železničiarov, najmä výpravcov, nie je Ing. Dušan Lichner, CSc. neznámy. Takmer tridsať rokov pracoval ako pedagóg na katedre železničnej dopravy Žilinskej univerzity v Žiline a v dopravnom laboratóriu zaučal študentov do základov železničnej prevádzky. Okrem vedecko-výskumnej činnosti na škole sa dlhé roky intenzívne venuje aj histórii železníc. Pestuje železničnú turistiku, chodí po stanicách, získava informácie od pamätníkov, zbiera staré fotografie aj historické exponáty. Mnohé vzácne materiály už zverejnil aj vo svojich publikáciách. „Lákajú ma najmä lesné a priemyselné banské železnice s rozchodom 760 mm. Ich prevádzka bola špecifická, pretože na nich platili osobitné predpisy. Úzkorozchodná Korytnička bola v správe ČSD a slúžila pre cestujúcich aj nákladnú dopravu,“ hovorí Dušan Lichner. Korytnická železnica bola len náhradou za nerealizovaný projekt trate normálneho rozchodu, ktorá mala spojiť Ružomberok s Banskou Bystricou. Slúžila na zvoz drevnej hmoty z lesov v Revúckej a Korytnickej doline do továrni na okraji Ružomberka, bola tiež vyhľadávaným dopravným prostriedkom nielen pre miestnych obyvateľov, ale aj turistov a pacientov smerujúcich do kúpeľov. „Utrpela nástupom automobilovej dopravy, jej prevádzka už bola nerentabilná. V tom čase neexistovali súkromné spoločnosti, ktoré by ju udržali pri živote tak, ako v západných krajinách, takže štát ju zlikvidoval,“ smutne konštatuje erudovaný železničný historik. Po Korytničke zostalo množstvo spomienok a historických fotografií, ktoré už vyše 30 rokov práce zhromažďuje. „Informácie som hľadal v múzeách, novinových archívoch, pátral som po osobách, ktoré mali nejakú väzbu na Korytničku. Mnohým som vďačný za archívne zábery, ktoré mi darovali,“ približuje autor knihy. Jeho publikácia uzrela svetlo sveta pri príležitosti 40. výročia vypravenia posledného vlaku na tejto úzkokolejke, aby zároveň oprášila nostalgické spomienky u staršej generácie obyvateľov Ružomberka a okolitých obcí. Keďže vedenie mesta Ružomberok finančne zastrešilo vydanie knihy, v predaji je jedine v miestnom informačnom centre.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor a archív D. Lichnera



Ing. Dušan Lichner, CSc. zbieral materiály do knihy 30 rokov.



Pri rušni U37.006, ktorý je pamätníkom na slávne obdobie Korýtka, sa s Dušanom Lichnerom zvečnili jeho študenti z vysokej školy, dnes zamestnanci ŽST Ružomberok.



Celkový pohľad na stanicu Korytnica – Kúpele, pohľadnica z roku 1910.



Do roku 1969 sa preprava tovarov a osôb uskutočňovala v tzv. zmiešaných vlakoch.

Železnica s oňou čajú obklopená palmami a banánmi

Srí Lanka je perlou Indického oceánu. Páčilo sa tu všetkým „okupantom“, ktorí ostrov ovládali pri svojich námorných ťaženiach. A je jedno, či to boli Portugalci, Holanďania alebo Angličania. A práve Angličania tu zanechali vtedajší výdobytok civilizácie – železnicu.

Do očí hneď udrie širší rozchod koľajníc. Tu používajú koloniálny, čiže 1676 milimetrový. I napriek náročnému horskému terénu vo vnútrozemí sa anglickým staviteľom podarilo položiť vyše 1500 kilometrov tratí. Ja som vlakmi veľa necestoval. Na Srí Lanku som predsa len išiel za odpotinkom, železnici som venoval menej času, ako by sa od skalného fanúšika očakávalo. I napriek tomu som vždy, keď mi dala manželka a priatelia voľno, trávil čas na koľajniciach. Domáci železničari ma spočiatku vnímali ako „podivína“, ale časom si zvykli a už z dialky ma zdravili. Len čo som šiel okolo s fotoaparátom na krku, kývali na mňa a oznamovali blízky príchod vlaku. Podarilo sa mi podrobne zmapovať aspoň južnú časť ostrova, trať z Galle do Matary, ktorej značnú časť som si prešiel pešo. Aké riziko som postupoval pri tých pochôdkach, som si vôbec nevedomoval. Šušťaniu v blízkych porastoch som nevenoval žiadnu pozornosť. Až doma som sa dočítal o množstve plazov, pre ktoré je Srí Lanka domovom. Z toho 5 prudko jedovatých. Najlepším miestom na vyhrievanie je vraj rozohriata „štreka“... Na jednej z traťových vychádzok mi spoločnosť robila manželka. Dodnes mi nevie odpustiť prechod cez železničný most, ktorý spájal brehy zálivu. Bol jednoduchej konštrukcie, iba nosníky a samotná koľaj. Prejsť po ňom sa dalo iba opatrnou chôdzou po podvaloch. Ak by šiel vlak, asi by sme museli skočiť do vody. I napriek tomu som bol stavom infraštruktúry unesený. Je ukázkový. Vplyv Angličanov je tu veľmi čitateľný, trate sú naozaj kvalitné a veľmi dobre značené. Zvláštnosťou je niekedy až prehnané značenie oblúkov, dilačných koľajníc a iných súčastí koľajiska. Pred každým oblúkom je tabuľka s označením jeho čísla, kilometrickej polohy, polomeru. Nestretol som sa so žiadnym obmedzením rýchlosti kvôli technickému stavu koľajníc. Vlaky však i napriek tomu nejazdia veľmi rýchlo. Zrejme preto, aby si cestujúci jazdu patrične vychutnali. Mnohí stoja alebo sedia pri otvorených dverách. Nie však preto, že by bol vlak plný. Len chcú mať pôžitok z jazdy.

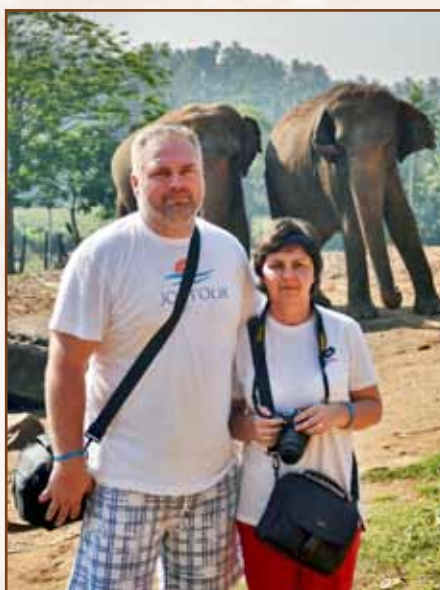
Železničná trať v zajatí kokosových paliem

Na svoje si prídu aj romantici. Trať sa vinie v zeleni kokosových paliem a iných porastov, pripomínajúcich džungľu. Po celý čas kopíruje pobrežie Indického oceánu, z druhej strany sú zase jazerá, ovocné plantáže a ryžové polia. Staré návestidlá nedemontovali, zostali ako akýsi pamätník staviteľom. Sú v tesnej blízkosti novovybudovaných. Tie sa osvetľujú iba tesne pred jazdou vlaku, a len čo vlak odíde zo stanice, zhasnú. Priecestí je veľmi veľa. Sú od seba vzdialené veľakrát na vzdialenosť iba 100 – 200 metrov. Vzácnosťou nie je ani medzistančný úsek s viac ako 30-timi priecestiami. Tie na hlavných cestách sú už automatické, na miestnych komunikáciách ovláda závoery

jeden alebo dvojica závorárov. Ich stanovišťa sú viac ako skromné. Jednoduchá búda z paliet či kartónov poskytuje zamestnancovi iba chladok. Nič viac. Žiadne hodiny, telefón ani iné zabezpečovacie alebo oznamovacie zariadenie. Jediným nábytkom je lavica, na ktorej celý deň „ležmo“ čakajú na vlak. Ich povinnosťou je zaregistrovať trúbenie vlaku v diali a ručne spustiť závoery. A to je všetko.

Trate bez odpadkov a s čistou bielizňou

S neporiadkom sa nestretnete nikde na Srí Lanke. Takže ani na stanicach, ani okolo tratí. Jediné, čo vám ho môže pripomínať, je čerstvo vypraté šatstvo, ktoré miestne ženy ukladajú na



Jozef s manželkou Dankou na výlete so slonmi.



Odchodová tabuľa stanice Kandy

štrk koľajového zvršku. Vraj tam uschne rýchlejšie. Vlaky vyzerajú napohľad ošumelo a zašlo, ale sú prekvapivo čisté. Na jednu cestu som si zobral biele tričko a aj napriek môjmu „zbesilému“ lietaniu od okna k oknu pri „lovení“ dobrých fotozáberov, ostalo čisté. Na tratiach už nebol problém zahliadnuť aj moderné súpravy, ktoré pomaly vytlačujú zastaraný vozový park. Nechýba ani komfort cestujúcim. Najlepšie je na tom prvá trieda, kde sú vozne úplne klimatizované a veľmi pohodlné, s koženými sedadlami a pevnými oknami. Rozdiel medzi druhou a treťou triedou nie je takmer badateľný, ale i tu sa cestuje pohodlne. Na označenie konca vlaku sa používa jednoduchá tabuľka s nápisom „LV“, čo znamená „last vehicle“, čiže „posledné vozidlo“. Novšie motorové jednotky už disponujú blikajúcimi červenými svetlami. Cesta vlakom je naozaj príjemná. Okrem zanedbateľnej sumy, ktorú zaplatíte za lístok, máte jedinečnú príležitosť porozprávať sa s domorodcami. Všetci Srílančania sú veľmi milí, pozorní a usmievaví. Úctivo zdravia, tí jazykovo zdatnejší sa aj pýtajú odkiaľ ste, či sa vám tu páči, či vám nič nechýba...



Menšie staničky a zastávky ponúkajú cestujúcim exotický bonus. Na nástupiskách rastú banánovníky a iné tropické stromy obsypané ovocím, môžete si natrhať koľko len uvládzete.

Ternión aj komposter v akcii

Vo väčšine staníc je jedna centrálna kancelária, kde má svoj stôl službukonajúci výpravca, prednosta stanice aj s asistentom a osobní pokladníci. Prednosta tak má všetkých zamestnancov doslova „pod palcom“. Výdaj lístkov zostal v nostalgickom duchu, používajú sa klasické lepenkové. Sú úhladne uložené vo výdajnej skrini – ternione. Pri predaji sa označia dátumom v starom liatinovom komposterí. Kulisou takmer každého nástupiska je stará robustná váha a staré vozíky na batožiny, aké poznáme z filmov natočených na motívy kníh Agathy Christie. Romantika ako vyšitá. Menšie staničky a zastávky ponúkajú cestujúcim exotický bonus. Na nástupiskách rastú banánovníky a iné tropické stromy obsypané ovocím, môžete si natrhať koľko len uvládzete. Informačný systém staníc je svojský. Staničný rozhlas sa nepoužíva. Odchody vlakov sú vyznačené iba cieľovou stanicou, časom nastavených ručičiek na hodinovom ciferníku a tabuľkou nástupiska. Vždy sa označí iba najbližší vlak pre každý smer. Na menších staničkách a zastávkach postačí aj obyčajná tabuľa, kde sú časy vypísané kriedou. Na jedno sa však môžete spoľahnúť – podľa cestovného poriadku sa tu aj tak nejazdí. Na webových stránkach národného dopravcu som si pozrel spoj, na stanicu prišiel s predstihom a čas si overil na tabuľi. Ale až pri kúpe lístka som sa dozvedel, kedy vlak skutočne ide. A vedľa to aj domáci, začali sa schádzať až pár minút pred (nikde neuvedeným) odchodom.

Stanice v Kandy, Galle a Matara

V rámci výletu do horského mesta Kandy som nemohol vynechať tunajšiu stanicu. Aj napriek raňajšej špičke mi prednosta venoval niekoľko minút. Vďaka mi ukázal zabezpečovacie zariadenie a vysvetlil prípravu vlakovkej cesty. Aj napriek miernej jazykovej bariére som pochopil, že funguje na podobnom princípe, ako naša



Závorár očakáva večerný vlak.

„elektromechanika“. Nielen dizajn, ale aj spôsob zabezpečenia prezrádza, že pamätá ešte anglických staviteľov trate. Ďalšou významnou stanicou v mojom poznávacom ťažení bola tá v meste Galle. Odtiaľto odchádzajú vlaky do hlavného mesta Colombo, ale aj na juh do Matary. Na peróne vládol čulý pracovný ruch, modernizovali ich. Namiesto dlažby bola celá plocha vysypaná utlačeným pieskom. Nevybrali sme si práve najvhodnejší čas, počas podvečernej špičky sa pracujúci „rozliezali“ regionálnymi vlakmi po okolí. Dlhý sme sa nezdržali. Mal som pocit, že sa moje fotografovanie nestretlo s veľkým pochopením. Na stanicu som sa nechal doviezť trojkolesovým „vozítkom“ nazývaným tuk-tukom. Šofér zrejme „exota“ ako som ja ešte neviezol. Turistom slúži denne, ale žeby práve stanica mala byť na zozname pamiatok, ktoré treba vidieť...? A tak chvíľku trvalo, kým sa s tým zmieril. Kontakt s miestnymi železničiarimi som ukončil v meste Matara. Cestu som absolvoval vlakom, posledný deň dovolenky som si chcel

náležite vychutnať. Výpravcu som očividne vyrušil, ale nedával to najavo. Ochoťne mi ukázal asi najnovšie zariadenie, aké na Srí Lanke majú. Maličkým ovládacím panelom na princípe našej „reléovky“ staval posunové cesty pri obíhaní rušňa. Keďže bola nedľa, slúžil iba s asistentom. Za chrbtom mal osobných pokladníkov, ktorí sa na nedostatok práce sťažovať nemohli. Tuk-tukom som si bol pozrieť výstavbu novej trate z Matary do mesta Kataragama. Okrem rýchleho spojenia týchto miest bude obsluhovať novovybudované medzinárodné letisko a moderný prístav na juhu Srí Lanky. Financovanie tohto projektu však obmedzuje „cestná lobby“, pracoviská zívajú prázdnotou. Trať sa teda v blízkej dobe otvárať nebude. Tie najkrajšie trate ostrova som prebádať nestihol. Zatiaľ. Mám však jasnú predstavu, kam zamieria moje kroky pri prípadnej ďalšej návšteve. A vy, priatelia, berte tieto riadky ako pozvanie. Srí Lanka je nádherná krajina. Neolutujete.

Jozef MAČAJ, výpravca ŽST Ruskov



Výpravca stanice Weligama.



Oblúky sú označené číslom, polomerom a kilometrickou polohou.



Výpravca stanice Matara v plnom pracovnom nasadení.



Prednosta stanice Kandy vysvetľuje Jozefovi fungovanie zabezpečovacieho zariadenia.

Marián Eštok je železničiarom aj vo svojej modelárskej krajine

Slnčné letné dni lákajú ľudí do prírody. Mnohí sa k vode alebo do hôr vyberú autom, iní uprednostnia železnicu. Marián Eštok, 22-ročný signalista z Michalian si však dokáže zajazdiť vlakmi v nádhерnej krajine aj v pohodlí svojho domova. V miestnosti rodičovského domu si sám vybudoval modelové koľajisko, ktoré ponúka relax a radosť z hry nielen jemu, ale aj rodinným návštevmám či chlapcom od susedov.

Sympatický a všestranný Marián Eštok si so železničným modelárstvom „potykal“ už ako dieťa. Pri každej príležitosti sledoval strýka, ako na malom koľajisku modeluje krajinu a tešil sa z jeho jazdiacich modelov. „Pochopiteľne, viac som mu kazil, ako pomáhal,“ pousmeje sa mladík, ktorého krása železnice časom úplne opantala. Nevyštudoval síce žiaden železničný odbor, ale medzi rovesníkmi mu prischla prezývka Železničiar. „S kamarátom Michalom sme často chodili fotiť vlaky. Túžil som po vlastnom koľajisku, preto som si všimol, ako to na skutočnej železnici vyzerá, zoznamoval sa so základnými železničnými pojmami. Tie som neskôr zúročil aj v kurze na signalistu, kde som ako absolvent „neželezničnej“ školy prekvapil svojimi znalosťami,“ pochválil sa Marián. Avšak s prvým výtvorom nebol spokojný. Popri stenách v pivnici sa tiahlo približne 13 metrov koľaje, ale vláčiky na ňom mohli jazdiť iba kyvadlovo – len tam a späť. Záluba v lepení domčekov a tvorbe krajiny naďalej pretrvávala, preto sa mladý modelár pustil do ďalšieho diela. V samostatnej miestnosti rodinného domu umiestnil koľajisko s rozmermi 365 x 130 centimetrov. Na podkladovej doske vytvoril 87-násobnú zmenšeninu fiktívnej krajiny, v ktorej už súpravy jazdia dookola po uzavretom okruhu. „Najskôr som použil len to, čo som mal poruke a snažil sa, aby to fungovalo. Postupne krajinu prerábam, dopĺňam o nové scenérie aj domčeky. Pri jej tvorbe využívam polystyrén, montážnu penu, ale aj toaletný papier namočený v lepidle. Je to nákladný koníček, pretože mnohé kupované detaily či doplnky do koľajiska nie sú vôbec lacné,“ opisuje modelár z Michalian, ktorý snívá o tom, že si raz postaví veľké zatrolejované koľajisko, po ktorom budú jazdiť dlhé vlakové súpravy. Ibaže na splnenie takejto predstavy potrebuje nielen dostatočný priestor a financie, ale najmä voľný



Modelové kráľovstvo Mariána Eštoka. Staví ho 3 roky.



Osobný vlak vchádza do stanice „Podhorná“.

čas. A ten okrem železničných modelov vyplňa Marián Eštok aj hrou na gitare, alebo sa na motocykli preháňa krajinou. Lenže už nie modelovou, ale tou reálnou – slnečnou a letnou.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Mladý signalista si modely kupuje, viac ho baví tvorba krajiny. Inšpirácie čerpá zo záberov iných koľajísk na internete a skutočnej železnici.



Pri modelovaní krajiny je potrebná fantázia a predstavivosť. Využil ich aj pri tvorbe depa, ktoré obchádza manipulák.

Deň modelovej železnice v Trnave

Nadšenci modelovej železnice by mali určite 27. júla nasmerovať svoje kroky do Trnavy. Predajňa train&coffee na Športovej ulici č. 14 pripravila pre modelárov ale aj rodiny s deťmi jedinečné podujatie, premiérové konané na Slovensku. Trnavský deň modelovej železnice ponúka pestrý celodenný program plný zábavy, zaujímavých prezentácií, workshopov aj bohatej tomboly. Návštevníkov akcie

čakajú napríklad ukážky záhradnej železnice, stavania diorám, výroby silikónových foriem a odlievania plastových dielov, prezentácie digitálneho ovládania koľajiska či systému pohyblivých autíčok. Na konzultácie budú pripravení aj zástupcovia viacerých modelárskych firiem. Príďte sa teda do Trnavy zabaviť, niečo nové naučiť, no najmä stretnúť sa a vymeniť si skúsenosti s ostatnými modelármi.

(balky)

Žilinskí hasiči sa rozlúčili najlepším gulášom v Strečne

Už 3. ročník súťaže železničiarov vo varení guláša v Stredisku internátnej prípravy v Strečne otvoril generálny inšpektor Správnej rady ŽSR Ing. Branislav Škamla. Veľa úspechov účastníkom poprial a aj podpredsedníčka OZŽ Ing. Darina Fabulová. Vedúci strediska Ing. Milan Debnár v úvode už iba doplnil organizačné pokyny a vysvetlil pravidlá súťaže.



Originál guláš bývalých hasičov zo Žiliny. Táto partia navarila najchutnejší guláš, ktorým si vybojovala prvé miesto.



Čatanskí gurmáni zo ŽST Železovce si svojím baraním gulášom „navarili“ druhé miesto.



Nitra gulášom získali kolegovia z MDS Nitra tretie miesto.

Tento rok súťažilo 9 družstiev zo všetkých regiónov Slovenska. Podmienkou pre účasť bolo súťažné družstvo s účasťou minimálne dvoch členov, ktorí sú zamestnanci ŽSR, ZSSK, alebo ZSSK CARGO. Originalita niektorých súťažiacich ako BRA3V3KU zo Závodu služieb železníc Bratislava alebo Čertovsky dobrý guláš z MDS Nitra dotvárali nezabudnuteľnú atmosféru dňa. Za pekného slnečného počasia a dobrej hudby si samotné varenie guláša účastníci spestrili aj súťažami v pití žinčice na čas, v hode čižmou medzi nohy, v zatĺkaní klinca do kláta a v hode dreveným klátom. Organizátori najlepších odmenili, a tak okrem vecných cien udelili pre víťazov hlavnej súťaže víkendový pobyt pre štyri osoby v Účelovom zariadení ŽSR v Starom Smokovci a pre družstvo na druhom mieste víkendový pobyt pre štyroch členov v SIP Strečno. Trojčlenná odborná porota mala aj tento rok veľmi ťažkú úlohu. Rastúcu úroveň a kvalitu súťažných produktov hodnotila veľmi pozitívne a napokon rozhodla o nasledovnom poradí: **1. miesto:** Originál guláš bývalých hasičov zo Žiliny (ZPOŽ), reprezentovali Ján Pazdúr, Ján Sýkora, Ján Korček, Alfonz Gombár a ďalší členovia. **2. miesto:** Baraný guláš ŽST Železovce, ktorí súťažili pod názvom Čatanskí gurmáni v zložení Ondrej Takács, Veronika Takáčsová, Ladislav Majtán, Katarína Belfiová. **3. miesto:** Nitra guláš od pracovníkov MDS Nitra, varili Miroslav Fraňo, Stanislav Bako, Marian Bača, Michal Bugri. Ďakujeme všetkým zúčastneným a tešíme sa aj na ďalší ročník súťaže vo varení železničarskeho guláša.

(JD), foto: Jozef DIKY



O zábavu v Strečne nebola počas varenia gulášov núdza. Na podujatí sa súťažilo nielen vo varení, ale aj v hode čižmou, dreveným klátom, v pití žinčice či zatĺkaní klinčov.



Porotcovia to tento rok naozaj nemali ľahké. Vpravo náš výborný „dvorný“ kuchár Michal Sokolovský zo SIP Strečno.

Kde by ste vzali turistu, ktorý počas leta cestuje vlakom a vystúpi na vašej stanici?



Ing. Jarmila KORIETOVÁ, prednostka ŽST Banská Bystrica

Turistov, ktorí by prišli vlakom do Banskej Bystrice by som určite pozvala priamo do mesta. Ukázala by som im krásnu, stálu expozíciu maliara Dominika Skuteckého, Kalvársku horu Urpín a Hvezdáreň. Vlakom sa môžu presunúť aj do Hronseku, kde je unikátny drevený kostol. Cesta vlakom z Banskej Bystrice trvá približne 15 minút a zo stanice ku kostolu sa dostanete pešo. Artikulárny kostol pochádza z roku 1726. Je postavený v tvare kríža a je drevenej konštrukcie z masívneho dubového a smrekového dreva. Nachádzajú sa tu neobvyklé prvky škandinávskej architektúry, podľa čoho sa usudzuje, že na stavbe pracovali remeselníci

z Nórska či Švédska. Celková kapacita kostola je 1100 miest na sedenie a má 5 vchodov. Po obvode kostola je 30 okien. Strecha je šindľová s tromi krížmi a kohútom - symbolom kresťanskej bdelosti. Kostol aj so zvonnicou je zapísaný do Zoznamu svetového dedičstva UNESCO. Prehliadky sa v kostole konajú denne, ale treba si ich vopred dohodnúť.

TIP NA VÝLET



FOTOHÁDANKA



Foto: Pavol HRADSKÝ

Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania.

Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Správna odpoveď júnovej fotohádanky je:

Portál Japeňského tunela medzi Dolným Harmancom a Harmanec Jaskynou.

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:

Peter ŠIMKO z Kostiviarskej.

BLAHOŽELÁME!



VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

DEJE SA NA VAŠOM PRACOVISKU ALEBO V OKOLÍ NIEČO, NA ČO BY BOLO DOBRÉ UPOZORNIŤ ALEBO POUKÁZAŤ AJ PROSTREDNÍCTVOM ČASOPISU Ž SEMAFOR?

Napíšte nám na adresu redakcie:

Ž semafor

Štefánikova 60, Košice

alebo zavolajte

tel.: 910 - 3203

e-mail: zsemafor@zsr.sk

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na vaše otázky budeme odpovedať prostredníctvom časopisu po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

Na anonymné otázky a neželezničné témy nebudeme reagovať.

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

Deti na kúpalisku:: - "Čo tá ryska na bruchu - slepé črevo?" - "Nie, to mi len mama urobila fixou ... (tajnička).				Pomoc: bak, Pan, Dylan, koa, prima	vyvaľovala oči (expr. zried.)	meno Kristíny	riečny kôrovec	argón (zn.)	starovekí obyvatelia Mezopotámie		domáce zvieratá	smerom z vnútra	meno Ostrolúckej	americký spevák (Bob)
				prudký duševný zážitok						veľká mucha				
				1						4				
				praobyvateľ Peru staročeské zámeno				stával sa mocnejším javisková dekorácia						
Jozef Vysočani	stupaj	vysoký mužský spevný hlas	kridlo (odb.) mravouka				lososovitá ryba						popevok	
múr						sliepka						starogrécky boh lesov		
matkina sestra						sedadlo kočičia				prazeodým (zn.) kórejská automobilka			adresa (skr.)	múčka z kurkumy
osobné zámeno				existovali Istro banka (skr.)					kričik rímskych 1005					
2							3							
obyvateľka Árábie							exmetro- pola Barmy				pestrofa- rebný papagáj			

Ž semafor CUP 2014

Už siedmykrát si pod volejbalovou sieťou v Mestskej športovej hale v júni, v meste pod Vihorlatom, zmerali svoje sily železničiari. Aj tento rok to neboli iba tí slovenskí, z troch železničných spoločností, ale naše rady rozšírili opäť aj hostia zo zahraničia. Českí a ukrajinskí kolegovia v dresoch sa pričínili o to, že VII. ročník Ž semafor CUP-u bol medzinárodným turnajom. Skvelý priebeh a športový zážitok nepokazil ani piatok trinásteho.

Medzinárodná účasť, výborná hra, zmiešané družstvá, vlastné pravidlá, to všetko pridal na kvalite volejbalového turnaja, nad ktorým pred 7 rokmi zobrala naša redakcia

záštitu. Podporili sme tak myšlienku našich humenských kolegov zo železničnej stanice a dnes sme radi, že turnaj nesie naše meno. A dokonca máme aj vlastné družstvo. Samozrejme naša redakčná trojka by to

neutiahla, a tak sme radi, že za nás hrá Mišo, Daniel, Peťo, Dalibor, Robo, Lucia, Betka a Miloš. Tento ročník hralo 6 družstiev a hrali sme na dvoch ihriskách. V dvoch základných skupinách sa bojovalo systémom každý s každým na dva sety. Každé družstvo muselo mať počas celého zápasu v zostave minimálne jednu ženu. Víťazi skupín odohrali finálové stretnutie o 1. – 2. miesto, družstvá umiestnené v skupinách na 2. mieste o 3. – 4. miesto. O 3. miesto hrali: SŽDC Havlíčkův Brod – Ž semafor 0:2. O 1. miesto: ŽSR (ŽST Humenné – UŽ 0:2). Konečné umiestnenie: 1. Ukrajinské železnice, 2. ŽSR, 3. Ž semafor 4. SŽDC 5. ZSSK CARGO a 6. ZSSK. Ceny najlepším športovcom odovzdali Ing. Jozef Horváth, námestník riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy, Ing. Miroslav Hopta, riaditeľ Úseku 20 ZSSK CARGO a Ing. Miroslav

slav Kocák, prednosta sekcie ŽB OR Košice. Svojou návštevou nás poctili aj Ing. Jaroslav Kocan, riaditeľ sekcie TTPP a riaditeľ sekcie VSP Ing. Ján Ténai. Organizátori boli aj tento rok štedrý, a tak si ceny odniesli nielen najlepší hráči, ale všetci účastníci turnaja. Všetkým kolegom - rozhodcom ďakujeme za spravodlivé rozhodovanie, Dušanovi Chudinovi a celému humenskému staničnému tímu za výbornú organizáciu, sponzorom za podporu a hosťom za účasť.

Volejbalu zdar!



Víťazi turnaja, kolegovia z Užhorodu z Ukrajinských železníc si skvelou hrou vybojovali zlato.



Na turnaji Ž semafor CUP 2014 nebola núdza o skvelé prihrávky, bloky aj smeče.



Na záver nechýbala už tradičná spoločná fotka.



V zápasoch vládli aj emócie - tím Ž semafor-u sa po úspešnej hre o 3. miesto oprávnené radoval.

Prvenstvo pre FKSŽ

Futbalový klub Slovenských železničiarov (FKSŽ), ktorý reprezentoval ŽST Bratislava – Petržalka, sa dňa 7. júna v malebnej obci Sokol zúčastnil 18. ročníka Medzinárodného futbalového turnaja o Pohár prednosta ŽST Košice. Turnaja sa zúčastnilo 12 družstiev: z UŽ – riaditeľstvo Užhorod, MAV

- Miškolc, spoločnosti WGS Košice a. s. a zamestnancov železničných staníc a správ z regiónu OR Košice. Zúčastnené tímy boli rozdelené do troch skupín po 4 mužstvá. FKSŽ vo svojej skupine „B“ zvíťazil vo všetkých troch zápasoch so skóre 7:0! Do trojčlenného finále ešte postúpili mužstvá

- ŽST Čierna nad Tisou a OR ÚRD Košice. Vo finálovej skupine FKSŽ vyhral prvý zápas so ŽST Čierna nad Tisou 2:0 a v poslednom zápase s OR ÚRD Košice 1:0! V celom priebehu turnaja bolo pekné počasie a príjemná priateľská atmosféra.

Miroslav CAPEK, prezident FKSŽ

Kontá v Stabilite sú hodnotnejšie

S nástupom prvých letných dní sa do centra pozornosti zvyknú dostávať príjemné témy, ako je dovolenka, prázdniny, more, záhrada a oddych, po ktorom všetci už určite túžime. Sú však témy, ktoré na aktuálnosti nestrácajú po celý rok. V ďalších riadkoch vám prinášame pozitívne správy z poisťovne Stabilita.

Ministerstvo práce len pred niekoľkými týždňami predstavilo novú koncepciu, ktorá opäť počíta s postupným predlžovaním veku odchodu do dôchodku. Tak napríklad, súčasní päťdesiatnici by podľa nej mali pracovať takmer o 2 roky dlhšie. Predstav a koncepcii, ako riešiť zlú situáciu v povinnom dôchodkovom pilieri je viacero a mnohé zásadné zmeny možno preto očakávať už v najbližších mesiacoch. Efektívnou cestou, ako znižovať vlastnú závislosť od štátneho dôchodkového systému je sporenie v treťom dobrovoľnom pilieri. Už dnes ho na Slovensku využíva viac ako 700-tisíc sporiteľov a ďalších takmer 100-tisíc dôchodcov už poberá doplnkový dôchodok a dokážu si tak „prilepšiť“ k svojmu starobnému dôchodku. Aj väčšina našich zamestnancov výhody tohto systému dobre pozná. K pravidelnému príspevku od zamestnávateľa si každý sporiť dobrovoľnú sumu. Po zmene zákona už tento rok môžeme opäť využiť zavedenú daňovú úľavu. „Pre jej plné využitie je potrebné sporiť mesačne aspoň 15 €. Pri vloženej sume 180 € ročne usporia na dani ďalších 32 €. Jedinou podmienkou pre využitie daňovej úľavy už za rok 2014 je prijatie nových podmienok kedykoľvek v priebehu roka,“ vysvetľuje Mgr. Jana Volnerová, vedúca oddelenia marketingovej komunikácie v Stabilite. Doteraz túto možnosť využilo približne 1 700 doterajších sporiteľov, zvý-

šený záujem možno predpokladať ku koncu roka. Významnú časť celého účtu účastníka, okrem príspevkov zamestnávateľa a vlastných vkladov, tvoria výnosy, ktorými úspory zhodnocuje STABILITA. „Tieto výnosy sú dlhodobo najvyššie na trhu dôchodkového sporenia a od vzniku spoločnosti predstavujú v priemere takmer 5 percent ročne. Od začiatku roka zhodnotila naša spoločnosť kontá sporiteľov o viac ako 3 percentá v príspevkovom fonde a za rovnaké obdobie zhodnotila úspory v akciovom fonde o 4,4 %,“ informuje JUDr. Marián Melichárek, výkonný riaditeľ DDS Stabilita. Spokojní môžu byť aj poberatelia dávok. Ich zostávajúce kontá, z ktorých sa im vypláca doplnkový dôchodok sa za rovnakých 6 mesiacov zhodnotili o viac ako 3,2 %. Takéto zhodnotenia by ste v súčasnosti márne hľadali na termínových vkladoch v bankách, nehovoriac už o tom, že na osobné bankové účty neprispieva nijaký zamestnávateľ a nevzťahuje sa na ne ani daňová úľava. Vďaka možnosti sporiť si súčasne v oboch fondoch a úspory medzi fondmi bezplatne presúvať, si aj konzervatívnejší sporitelia môžu usporiť viac. Od začiatku roka spoločnosť vypláca už aj prvé bonusy z vernostného programu. Ich výška je neobmedzená a závisí len od sporiteľa, koľko si v systéme nasporí sám a akú čiastku sa rozhodol pre zabezpečenie svojej budúcnosti do systému vkladať. Uce-



STABILITA

doplnková dôchodková spoločnosť

Pilier vášho dôchodku

lený exkluzívny vernostný program poskytuje STABILITA ako jediná v rámci tretieho piliera a pri dlhodobom sporení, čo je podstata a základný predpoklad celého dôchodkového sporenia, môže vernostný bonus predstavovať aj niekoľko stoviek eur navyše.

„Zvýšený záujem o naše služby sme zaznamenali medzi zamestnávateľmi. Od začiatku roka k doterajším zmluvným partnerom z radov zamestnávateľov pribudlo viac ako 100 a ich celkový počet sa blíži k piatim tisícom. Mimoriadne nás teší aj záujem zo strany nových klientov. STABILITA za prvý polrok uzatvorila viac ako 5 500 účastníckych zmlúv. Potešiteľnou je skutočnosť, že si potenciálni klienti naozaj majú z čoho vyberať a že oveľa citlivejšie začínajú svoj výber „zvažovať“. Porovnávajú výsledky a dosiahnuté výnosy, transparentnosť, služby, ale aj bonusy a dodatkové služby, ktoré im tá - ktorá spoločnosť ponúka,“ dodáva J. Volnerová. Ďalšie informácie o STABILITA, d. d. s., a. s., sú pravidelne aktualizované na webovej stránke: www.stabilita.sk, alebo na bezplatnej infolinke 0800 11 76 76.

(sch)

Hodinová mzda pre SOLIDARITU pomôže kolegom

Správna rada fondu SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky na druhom riadnom zasadnutí 9. júla prerokovala správu o finančnom hospodárení fondu za 1. polrok 2014. Celkové príjmy fondu v uvedenom období dosiahli sumu 19 761,02 €. Až do októbra môžu železničiarri stále darovať svoju hodinovú mzdu prostredníctvom mzdových účtárni. Finančné pomôžu kolegom, ktorí sú na podporu z fondu odkázaní.

Na zasadnutí Správnej rady fondu SOLIDARITA bolo prerokovaných a schválených 11 žiadostí o podporu v celkovej sume 6 750 €. Finančná čiastka 650 € bola prerozdelená medzi dvoch zamestnancov ŽSR na zmiernenie následkov po živeľnej pohrome. Deväť žiadostí o podporu v celkovej sume 6 100 € schválila správna rada pre zamestnancov - železničiarov a ich rodiny, ktoré sa stratou alebo dlhodobou chorobou živateľa rodiny, dostali do ťaživej životnej situácie. Od začiatku roka 2014 bolo z fondu vyplatených 21 podpôr v celkovej sume 12 900 €. Správna rada priebežne zhodnotila aj akciu vyhlásenú k Vianociam 2013 pod názvom „Podporme hodinovou mzdou SOLIDA-

RITU“, ktorá stále trvá až do októbra. Doterajší výnos z akcie predstavuje čiastku 14 653,18 €, čo je v porovnaní s tým istým obdobím v minuloročnej akcii nárast o 2256,84 €. Zamestnanci ŽSR zatiaľ prispeli sumou 11 043,05 €, zo ZSSK CARGO prišlo 1 904,09 € a zamestnanci ZSSK darovali 1 706,04 €. V akcii „Darujme 2 % zo zaplatenej dane za rok 2012 pre SOLIDARITU“ došlo na adresu fondu 602 tlačív o poukázaní dvojpercentného podielu z dane, ktoré predstavovali sumu 12 725,74 €. Presná finančná čiastka bude známa až v auguste, keď daňové úrady prevedú podiely zo zaplatenej dane na účet fondu. Vedenie fondu ďakuje všetkým železničiarom, ktorí na účet

fondu doteraz prispeli priemernou hodinovou mzdou a tiež darovali 2 % z podielu zaplatenej dane za rok 2012, čím prejavili pocit spolupatričnosti a ľudskú súdržnosť so svojimi kolegami, ktorí finančnú pomoc z fondu skutočne potrebujú.

(KB)

V dňoch 12. - 25. septembra
organizujeme

POZNÁVACÍ ZÁJAZD
do Turecka na FIP.

VIAC INFO:

žel. tel. 947/2491, mobil: 0907 873 049



Dynamik Ž

POISTENIE VYTVORENÉ ŠPECIÁLNE PRE ŽELEZNIČIAROV

- Zamestnanecký benefit pre každého zamestnanca ŽSR
- Špeciálne vytvorené životné poistenie
- Produkt plný výhod
- Sporenie aj ochrana

Výhody poistenia Dynamik Ž

- automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR – zakotvený v Kolektívnej zmluve
príspevok zamestnanca **6,64 €**
automatický príspevok ŽSR **13,28 €**
- možnosť výberu z troch variantov
„Viac šporím!“
„Viac ochraňujem seba a svoju rodinu“
„Nastavím si produkt podľa mojich potrieb“
- jednoduchá administratíva – stačí len podpis, všetko ostatné je zabezpečené
- kvalitné, nezávislé finančné poradenstvo
- automatické úrazové poistenie detí zamestnancov ŽSR do veku 15 rokov – ZADARMO!



Neváhajte, uzatvorte poistenie Dynamik Ž a získate

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

SÚŤAŽ

UZAVRI ŽIVOTNÉ POISTENIE **Dynamik Ž** EŠTE DNES A **HRAJ O CENY!**

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

Platí na **Dynamik Ž** uzavretý a platný od 1. 2. 2014 do 31. 8. 2014.
Žrebovanie a vyhlásenie výsledkov sa uskutoční v septembri 2014.

VÝHERCOVIA: nákupná poukážka v sieti TESCO v hodnote 20 € – **Jana Kášová** č. z.: 2400719598 | nákupná poukážka v sieti TESCO v hodnote 10 € – **Peter Blaho** č. z.: 2400720907, **Ľubomír Hradečný** č. z.: 2400720702, **Imrich Uličný** č. z.: 2400719790, **Eva Juhászová** č. z.: 2400719546 | poukážka na tankovanie na čerpacích staniciach OMV v hodnote 10 € – **Csaba Iván** č. z.: 2400672877, **Tomáš Ilavský** č. z.: 2400720405, **Marek Horváth** č. z.: 2400720325

