

ŽELEZNIČNÝ semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEŽNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXII

DECEMBER 2012



*Vďaka krásnym pocitom,
svornosť v rodine i na pracovisku,
aby vám to vydržalo nielen počas sviatkov,
ale celý rok.
Krásne Vianoce praje redakcia.*



Vážené kolegyně,
vážení kolegovia!

Končí sa rok 2012, z pohľadu ŽSR rok v znamení zmien personálnych aj strategických, rok, kedy sa pracovalo na vyjasnení vzťahov so štátom, opätovne sa prehodnotili priority v oblasti železničnej dopravy pre nasledujúce roky. Rok 2012 bol prelomovým rokom v revitalizácii železničných podnikov. A hoci sme sa v letnom období borili s mnohými problémami v obstarávaní či investíciách, teší ma, že koniec roka očakávame s optimizmom. Uvedené sa odrazilo aj na hospodárskom výsledku, ktorý by mal byť výrazne lepší ako po minulé roky, dokonca očakávame kladný hospodársky výsledok.

Nebolo to však ľahké obdobie, zmeny sa dotkli pozitívne, ale aj negatívne mnohých z vás. Verím však, že nasledujúce mesiace sa nám bude „dýchať“ ľahšie, že bude viac času venovať sa sprehľadňovaniu procesov, optimalizácii práce, venovaniu väčšej pozornosti širšiemu rozsahu konkrétnych problémov v prevádzke a v riadení.

Milí kolegovia, Vianoce sú nielen sviatkami pokoja, oddychu a radosti, ale je to aj obdobie, kedy sa naše pracovné tempo spomalí, viac sa venujeme stretnutiam s rodinami, s priateľmi, sme viac empatickejší. V týchto dňoch často hodnotíme a sumarizujeme celoročnú činnosť a pôsobenie. Preto mi dovoľte, touto cestou vyjadriť poďakovanie všetkým vám, za vašu prácu a snahu o to, aby ŽSR plnili svoje úlohy a napredovali, za vaše odhodlanie, vytrvalosť a spolupatričnosť. Prajem vám Vianoce plné radosti, pohody a oddychu strávené v kruhu rodiny či priateľov.

Taktiež vám želim, aby rok 2013 bol pre vás rokom osobných aj pracovných úspechov, pevného zdravia a pozitívneho prístupu k práci.

Ing. Štefan Hlinka
generálny riaditeľ ŽSR

0 plánoch, ale aj výsledkoch kontrol

Na poslednom novembrovom a prvom decembrovom rokovaní vedenia ŽSR sa pozornosť upriamila na investičný plán, projektové riadenie, organizačné zmeny. V programe bol zahrnutý aj nový plán projektu autodopravy a jednou z tém boli závery kontroly Najvyššieho kontrolného úradu v ŽSR.

Investičný plán ŽSR z vlastných zdrojov na roky 2013 - 2015

Vedenie ŽSR dňa 20. 11. 2012 prerokovalo návrh investičného plánu ŽSR z vlastných zdrojov. Finančné objemy pre rozpis investičného plánu vychádzajú z východísk podnikateľského plánu na roky 2013 - 2015. Investičný plán na rok 2013 sa považuje za záväzný (v objeme 130 mil. €). Plán na roky 2014 a 2015 má orientačný charakter. Generálny riaditeľ ŽSR schválil predložený návrh rozhodnutím č. 51/2012 a následne ho schválila aj Správna rada ŽSR dňa 29. 11. 2012. Schválením plánu už v tomto čase sa vytvárajú reálne podmienky pre plynulú realizáciu rozpracovaných investícií, vrátane včasnej prípravy a obstarania novozačínaných akcií v roku 2013.

Projektové riadenie a organizačné zmeny ŽT

Prerokovaný bol aj návrh zámeru na zmenu organizačného usporiadania Odboru informačných a komunikačných technológií GR ŽSR (O210) a VOJ Železničné telekomunikácie (ŽT). Návrh vymedzoval základný rámec vzťahov v oblasti komunikačných a informačných systémov (KIS). Cieľom danej zmeny je jasne definovať a prerozdeliť kompetencie a zodpovednosti v oblasti zabezpečenia vývoja, rozvoja a prevádzky KIS. Činnosti súvisiace s projektovým riadením, riadenie rozvoja komunikačných služieb a technológií, budú predmetom náplne O210, prevádzka KIS na ŽT. GR ŽSR rozhodnutím č. 53/2012 odsúhlasil predložený návrh a uložil spracovať všetky súvisiace interné riadiace akty a predložiť ich na schválenie tak, aby boli od 1. 1. 2013 účinné. 20. 11. 2012 prerokovali členovia vedenia hodnotiacu správu projektu č. 10/2011 - Zmeny systému dopravnej obslužnosti na traťových úsekoch s nižším rozsahom realizovaných dopravných výkonov. GR ŽSR rozhodnutím č. 52/2012 vzal správu na vedomie a uložil pokračovať v prehodnocovaní efektívnosti prevádzkovania vybraných tratí v súlade so zámermi Stratégie ŽSR.

O autodoprave

Na prvom decembrovom rokovaní, dňa 4. 12. 2012 bola prerokovaná správa za oblasť riadenia projektov, vrátane odpočtu úloh Nariadenia GR ŽSR č.16/2012 o implementácii Programu úspor a optimalizácie ŽSR. Na základe odpočtu úloh vedenie ŽSR konštatovalo, že úlohy sa priebežne plnia. Prerokovaný bol a rozhodnutím GR ŽSR č. 54/2012 je aj schválený nový plán projektu 03/2009 - Optimalizácia autodopravy a koľajovej mechanizácie v ŽSR. Výsledný návrh budúceho stavu riadenia autodopravy a koľajových mechanizmov v podmienkach ŽSR má byť spracovaný v júli 2013.

VÝSLEDKY KONTROL

Protokol o výsledku kontroly investičnej akcie ŽST Nižná Myšľa

V novembri bola vykonaná kontrola procesu obstarávania uvedenej investície. Kontrolu vykonala komisia (zástupca MDVRR SR a členovia GI ŽSR) na základe poverenia MDVRR SR. Protokol o výsledku kontroly bol prerokovaný na zasadnutí SR ŽSR dňa 29. 11. 2012 a následne na rokovaní vedenia ŽSR dňa 4. 12. 2012. GR ŽSR nariadením č. 21/2012 zriadil pracovnú skupinu, ktorej úlohou je definovať opatrenia pre jednoznačnú metodiku stanovenia ceny a požadovaných príloh v procesoch verejného obstarávania a pri uzatváraní zmlúv, vrátane stanovenia zodpovednosti za jednotlivé časti procesu obstarávania. Opatrenia si vyžadujú zmeny najmä v interných predpisoch:

- Nariadenie GR ŽSR č. 2/2009 Splnomocnenie k rozhodovaniu a podpisovaniu úkonov s priamym majetkoprávnym dopadom ŽSR,
- Metodický postup pre investorskú činnosť v ŽSR,
- SR 1011 Jednotný postup ŽSR pri obstarávaní tovarov, služieb a stavebných prác.

Návrhy na zmeny týchto predpisov pripraví pracovná skupina tak, aby mohli byť schválené od januára 2013.

Závery z kontroly Najvyššieho kontrolného úradu SR (NKÚ)

NKÚ vykonal v ŽSR od augusta do konca novembra kontrolu vynakladania verejných prostriedkov, zmluvných vzťahov, financovania modernizácie a prevádzkovania železničnej dopravnej infraštruktúry realizovaných v rokoch 2010 - 2011. Protokol bol prerokovaný a podpísaný dňa 29. 11. 2012. V rámci protokolu sa konštatuje, že ŽSR program revitalizácie plnia a zároveň dochádza k zlepšeniu finančnej situácie. Kontrolou dodržiavania zmlúv o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2010 a 2011 bolo zistené, že povinnosti vyplývajúce zo zmluvy zo strany ŽSR boli dodržané.

Ing. Anton KUKUČKA

Neobyčajný Mikuláš pre malého fanúšika železníc

Mikuláš je sviatkom, kedy chceme obdarovať najmä deti a svojich blízkych, a to najčastejšie rôznymi maškrtami. My sme sa však pre Lukáša Reháka z Dunajskej Lužnej rozhodli pripraviť iné prekvapenie. Napriek tomu, že v rodine žiadneho železničiara nemajú, 9-ročný Lukáško je už od skorého detstva fanúšikom železníc a všetkého, čo je s nimi spojené.



Aj prehliadka vožňa s modelovou železniciou bola pre deväťročného chalana veľkým zážitkom.

Preto sa nám ozvala jeho mama s prosbou o zakúpenie či iný spôsob získania železničných predmetov. „Do vianočného zoznamu, ktorý poslal Ježiškovi, si napísal, že by chcel súpravu pre výpravcu vlakov, teda čiapku, výpravku, píšťalku, prípadne iné potrebné veci. Detskú verziu už má a teraz túži po reálnej,“ napísala na adresu hovorca. A my sme sa rozhodli jeho pranie splniť a prekvapiť ho práve 6. decembra. S Lukášom a jeho rodinou sme sa stretli na bratislavskej hlavnej stanici. Všetkým

v očiach žiarila radosť a očakávanie. Na úvod prehliadky po stanici jej prednosta Ing. Pavol Országh a Mgr. Martina Pavliková, riaditeľka odboru komunikácie a hovorkyňa ŽSR, splnili Lukáškovu jeho želanie a odovzdali všetko, čo si pod stromček želel najviac. „Bolo pre mňa naozaj potešením, po pri všetkých vyjadreniach a odpovediach, ktoré dávame za našu firmu, a často sú to nemilé udalosti z rôznych nehôd, ktorých je v poslednom období dosť veľa, stretnúť sa s malým fanúšikom železníc. Lukáško-



„Lukáško, takže, aby si bol riadne vystrojeným výpravcom potrebujúš k čiapke a píšťalke aj výpravku,“ daroval malému fanúšikovi železníc „ozajstnú“ výpravku prednosta bratislavskej hlavnej stanice Pavol Országh.

vi sme s radosťou odovzdali „ozajstné“ výpravcovské vystrojenie a vidieť radosť aj v jeho očiach bolo pre nás tým najväčším zadostučinením,“ povedala Martina Pavliková na mikulášskom stretnutí s Lukášom a jeho rodinou. Malý fanúšik železníc nám tiež priniesol darček – krásny a podrobný obrázok hlavnej stanice, ktorý sám nakreslil. Počas tohto decembrového dňa bol na stanici pristavený parný rušeň Albatros, v ktorom sa nachádzala aj modelová železnica a práve tá vyčarila Lukáškovu najväčšiu úsmev. Radosťnú atmosféru dotvárali snehové vločky, ktoré husto padali, ale ani to mu nebránilo v tom, aby spolu s výpravcom pomocou jeho pokynov vypravil svoj prvý vlak (na obálke). Prezradil nám, že najradšej by chcel byť rušňovodičom. A my veríme, že tento mikulášsky zážitok jeho nadšenie pre železnicu ešte prehĺbilo.

Ivana STRMEŇOVÁ, Foto: balky



Lukáško nám daroval krásny vlastnoručne nakreslený obrázok stanice...



...a samozrejme aj s podpisom ©

LESK A BIEDA SLOVENSKÝCH ŽELEZNIČNÝCH STANÍC

V Mikulášoch majú Mikuláša každý deň

Opäť prišiel aj tento rok. Pýtate sa kto? Predsa Mikuláš, ktorý v predvečer 6. decembra rozdáva poslušným deťom darčeky. Veď aj preto si ho tí najmenší spájajú najmä s balíčkami plnými dobrôt a sladkostí. Ak ale železničiarom spomeniete meno Mikuláš, poväčšine sa vybaví Železničná stanica Liptovský Mikuláš. V sieti ŽSR nie je však jediná, ktorá nesie meno tohto svätca, okrem nej nájdeme na našich tratiach aj Borský a Plavecký Mikuláš. Tentoraz sme sa pozreli na miesta, kde majú Mikuláša naozaj každý deň.



Liptovský Mikuláš je vstupnou bránou do Nízkych Tatier aj k Liptovskej Mare.

LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ

Blízkosť Nízkych Tatier a najväčšej vodnej nádrže na Slovensku – Liptovskej Mary, predurčuje železničnú stanicu v Liptovskom Mikuláši do pozície významnej vstupnej brány pre turistov. Lenže takýto honosný status vážne naštrbovali roky na prelome tisícročí.



Vo vestibule vianočná výzdoba chýba. Domácich železničiarov prešla trpezlivosť, keďže im ju každoročne poškodili aj ukradli.



Vianočnú atmosféru na peróne dotvára vianočný stromček. Na Mikuláša ho zdobili Katarína Keľčíková, komandujúca a Peter Grecula, staničný robotník.

Sľuby o rýchlej výstavbe terajšej administratívnej budovy sa síce začali zhmotňovať už v roku 1992, lenže do novej dopravnej kancelárie sa výpravcovia sťahovali až v októbri 2007. Trvalo neuveriteľných 15 rokov, kým stanica dosiahla súčasný vzhľad. Ten ešte miestni železničiarovia vyzdobili a skráslili pred blížiacimi sa sviatkami. Atmosféru Vianoc na peróne dotvárajú farebné svetielka, vianočný stromček, ale aj čečina s farebnými guľami a trblietkami. Vo vestibule však výzdoby niet. Kedysi bola, lenže vždy ju ktosi poškodil či ukradol. V zimnom období sa tu



Peter Grecula takto vyzdobil aj stĺpy nástupištného prístrešku. A tak do Liptovského Mikuláša môže prísť nielen Mikuláš, ale aj Vianoce.

teraz zhlukujú bezdomovci. Chcú sa nielen ohriať, ale zdržiavajú sa aj kvôli nekalým úmyslom. Ešte donedávna ich do lavy dávali železniční policajti v stálej službe. Dnes sa ukázu len občas, čo sa už prejavilo vyvráteným nápojovým automatom či vykopnutím sklenenej výplne dverí. Liptákov sklamal aj nový grafikon. Cez kopec, ako miestni nazývajú smer cez Štrbu do Popradu, celotýždne jazdia len 3 osobné vlaky. Väčšina z nich končí v Liptovskom Hrádku. Podľa nich a cestujúcej verejnosti je to na hlavnom ťahu málo. Snáď pozitívnu zmenu prinesie ďalšia zmena GVD.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

BORSKÝ MIKULÁŠ

Obec sa nachádza takmer v geometrickom strede Záhoria a je rodom Jána Hollého, známeho slovenského spisovateľa a prekladateľa. Železničná zastávka Borský Mikuláš leží v kilometri 55,353 medzi ŽST Šaštín - Stráže a Senica na železničnej trati ŽSR 116: Kúty - Trnava a patrí pod železničnú stanicu Jablonica. Začiatky prevádzky tejto budovy siahajú až do roku 1899. Od tej doby a za tie roky existencie už len bežnými a stavebnými opravami menila svoj výraz. V súčasnosti je stanica v bežnom ponímaní síce menšia, nemá osobnú pokladňu, čakáreň je tiež zavretá, ale budova pôsobí veľmi zachovalo. „Na staničnej budove boli vykonané opravy fasády, strechy. Drevený prístrešok bol v roku 1993 kompletne vymenený za nový. V apríli 2012 bol čiastočne poškodený požiarom, ale vzápätí bol aj opravený,“ informoval nás Ivan Bednár z SMSÚ ŽTS ÚB Trnava.



Železničná zastávka Borský Mikuláš.

PLAVECKÝ MIKULÁŠ



Výpravná budova stanice v Plaveckom Mikuláši, dnes už neslúži cestujúcim, keďže osobné vlaky sem najazdia. Dokonca, z názvu ťažko vyčítať či ide o Mikuláš, keď písma na priečelí budovy chýbajú...

Železničná stanica v Plaveckom Mikuláši je poslednou na trati 112 vedúcej zo stanice v Zohore. Osobná doprava bola 2. februára 2003 na trati Zohor - Plavecký Mikuláš zastavená, potom na krátky čas bola opäť obnovená, ale už niekoľko rokov je doprava v úseku Plavecké Podhradie - Plavecký Mikuláš zastavená úplne. „Zo ŽST Zohor jazdia pravidelné nákladné vlaky do vlečky cementárne v Rohožníku. Občas ešte zájde nejaký komerčný vlak až do Plaveckého Podhradia, ale kolajisko v Plaveckom Mikuláši nie je už vôbec využívané,“ informoval nás Ivan Hupka z SMSÚ ŽTS ÚB Bratislava. Vzhľadom k tomu, že trať je tu skôr už len na ozdobu, tak aj budova železničnej stanice, ležiaca v kilometri 35,010, pripomína skôr obývaný rodinný dom. Byt v budove je totiž v súčasnosti prenajatý a ostatné niekdajšie prevádzkové priestory nie sú využívané vôbec. Budova bola skolaudovaná v roku 1911, takže svoju storočnicu už má za sebou. Stanica sa nachádza približne 3 km od centra obce a podľa našich informácií miestni obyvatelia využívali skôr iné formy dopravy. Súčasťou stanice je ešte stále aj rušňové depo, no to je v dezolátnom stave. Už len spomienkou na trať, ktorá mala viesť do Jablonice, je jedna koľaj, ktorá sa stráca v hustom poraste.

(iva)

Modernizácia v Ladcoch je po 17 mesiacoch završená

Ostatná železničná stanica, ktorá počas modernizácie koridorovej trate prešla rozsiahlou zmenou zovňajšku, sa nachádza v Ladcoch. Jej kompletná prestavba síce začala pred vyše rokom - 22. júna 2011, ale hlavné práce na železničnom zvršku a spodku boli ukončené až teraz, 30. novembra 2012. Nadalej ale pokračujú stavebné úpravy staničnej budovy.



Modernizácia zmenila dĺžku koľají aj tvar koľajiska. Na stavebných prácach bolo do 30. novembra preinvestovaných vyše 23,8 milióna eur.



Cestujúci budú využívať 2 vybudované nástupištia spojené podchodom s výťahmi. Prvé pri staničnej budove je dlhé 278 metrov, druhé ostrovné meria 264 metrov.



Oprava fasády staničnej budovy by mala byť ukončená do 8. mája 2013.



Traťoví robotníci SMSÚ ŽST TO Trenčín pracovali v Ladcoch na zazimovaní výhybiek. Toto preventívne zimné opatrenie spočíva v odhrnutí štrku spod jazyka a opornice výhybky, aby sa pri nich nevytvárali snehové záveje.

Prestavbu železničnej stanice Ladce zahŕňa V. stavebná etapa modernizácie železničnej trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom. Jej obmene predchádzala rekonštrukcia trate medzi Ladcami a Belušou v roku 2010. O rok neskôr aj trate smerujúcej do Ilavy. Modernizácia v Ladcoch začala 22. júna 2011 stavebnými prácami na ilavskom zhlaví stanice. Naprieč koľajiskom bol vybudovaný podchod pre peších, pri nových staničných koľajach vyrástli 2 nástupištia, ktoré spája prístupový podchod s výťahmi. V tomto roku bol zasa čulý stavebný ruch na belušskom zhlaví. Pod ním vznikol cestný podjazd ako náhrada za zrušené priecestie. „Najťažšie situácie sa vyskytovali pri opakovaných viacnásobných úpravách starého elektromechanického zabezpečovacieho zariadenia na dočasné stavy. Vďaka výpravcom aj signalistom, ktorí v takýchto zdĺhavých náročných podmienkach spoľahlivo vykonávali svoju činnosť,



Pri modernizácii bolo položených 5342 metrov nových koľají, 16 výhybiek, vybudovalo sa 826 metrov protihlukovej steny.

neraz aj za bezprostrednej prítomnosti stavbárov priamo na ich pracoviskách,“ spomenul si na najvypätejšie okamihy Ing. Miroslav Samko, prednosta ŽST Púchov a zároveň aj nesamostatnej ŽST Ladce. Aj keď sa 30. novembra 2012 skončili všetky koľajové výluky, stále sa pracuje na staničnej budove. Dokončením úprav v jej interiéri sa zvýši kvalita priestorov pre cestujúcich ako aj pracovného prostredia výpravcov a dozorcov výhybiek.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Od 9. decembra jazdia vlaky po novom

Od polnoci 9. decembra platí na železnici nový cestovný poriadok, ktorý je platný aj v roku 2013. Nový grafikon železničnej dopravy (GVD) prináša viacero zásadných zmien. Zastavená osobná železničná doprava bude na piatich traťových úsekoch a výrazné zníženie počtu prímestských vlakov nastane na šiestich. Na základe požiadavky MDVRR SR, ako objednávateľa dopravných výkonov, ZSSK po prvýkrát novým spôsobom stanovila základný režim dopravnej obsluhy. Ten definuje rozloženie vlakov a základný koncept dopravnej obsluhy medzi jednotlivými železničnými stanicami.

Rozsah vlakovej dopravy pre rok 2013 je 30,32 mil. vlkm, z toho 29,1 mil. vlkm tvoria výkony v rámci ZoDSVZ a 1,22 mil. vlkm sú výkony IC vlakov (resp. Ex 1502), ktoré budú realizované na komerčnej báze. V roku 2012 si MDVRR SR objednalo 29,35 mil. vlkm a mimo ZoDSVZ sú prevádzkované IC vlaky na trase Bratislava – Košice s dopravným výkonom 1,13 mil. vlkm.

Zavedenie taktovej obsluhy

Na väčšine traťových úsekoch sa zaviedla taktová doprava. Režim taktovej dopravy je stanovený na základe nutnosti vytvorenia nadväzností medzi jednotlivými vlakmi vo všetkých uzlových a odbočných železničných staniach s cieľom rovnomernej železničnej dopravnej obsluhy na jednotlivých traťových úsekoch počas celého dňa. V zmysle uvedených zmien prišlo na viacerých ramenách k rozšíreniu ponuky počtu diaľkových vlakov. Ide najmä o trate Bratislava - Zvolen, Zvolen - Žilina, Zvolen - Košice, ako aj Bratislava - Prievidza. Zaviedol sa vlak Ex 1502 Chopok, ktorý v nedeľu zabezpečuje prepravu medzi Košicami a Bratislavou. Vlak Ex 1502 bude povinne miestenkový. Bude pre neho platiť Prepravný poriadok a tarifa platné pre IC vlaky ZSSK. Jediný rozdiel v cenníku IC vlakov bude v tom, že najvyššia cena cestovného (v prípade, ak lístok zakupujete v deň odchodu) bude vždy podľa cenovej úrovne „B“. Vlak Ex 1502 je radený z vozňa 1. triedy a siedmich klimatizovaných vozňov 2. triedy a je tu mobilbar.

Vlaky InterCity (IC)

Na trati Bratislava - Žilina - Košice budú vedené v štvorhodinovom taktovom režime s odchodmi z Bratislavy 5:33, 9:33, 13:33, 17:33, v opačnom smere z Košíc budú IC vlaky odchádzať o 5:28, 9:28, 13:28, 17:28. Všetky vlaky IC budú počas celého obdobia platnosti vedené (na rozdiel od ostatných rokov) v jednotných časoch (bez zimnej a letnej varianty) a s jednotnou schémou zastavovania v staniach.

NOVINKA

Pásmová dopravná obsluha

Novinkou je pásmová dopravná obsluha na traťovom úseku Bratislava – Kúty. Princíp pásmovej dopravnej obsluhy spočíva v zabezpečení kvalitnej dopravnej obsluhy

Rozsah plánovaných dopravných výkonov (v mil. vlkm)			
	rok 2012	rok 2013	rozdiel
ZoDSVZ	29,35	29,10	-0,25
IC vlaky*	1,13	1,22	0,09
spolu	30,48	30,32	-0,16

ZoDSVZ – Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme
* V roku 2013 vrátane Ex 1502, ktorý bude prevádzkovaný na komerčnej báze

v okolí významnej mestskej aglomerácie tak, aby bol zabezpečený rýchly návoz cestujúcich z blízkych aj vzdialených miest a obcí na príslušnom traťovom úseku. ZSSK týmto reaguje na potreby cestujúcich a predpokladané spustenie BID, ktoré je plánované na prvú polovicu roka 2013. ZSSK bude tvoriť kostru dopravnej obsluhy v rámci BID, k čomu jednoznačne prispieva i pásmová dopravná obsluha.

Zastavenie, resp. obmedzenie osobnej železničnej dopravy

Vzhľadom na objednávku dopravných výkonov a po niekoľkomesačnej verejnej diskusii sa na piatich traťových úsekoch zastavila osobná železničná doprava a na šiestich došlo k výraznému zníženiu rozsahu dopravných výkonov z dôvodu nízkej efektivity prímestskej železničnej dopravy.

Zastavená osobná železničná doprava je na traťových úsekoch:

- Turňa nad Bodvou – Plešivec – Jesenské (vedené len vlaky kategórie R)
- Prievidza – Nitrianske Pravno
- Stará Lubovňa – Plaveč
- Spišské Vlachy – Spišské Podhradie
- Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany

Výrazné zníženie počtu prímestských vlakov je na tratiach:

- Leopoldov – Nové Mesto nad Váhom
- Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica
- Liptovský Hrádok – Poprad – Tatry
- Kežmarok – Stará Lubovňa
- Turňa nad Bodvou – Košice
- Lipany – Plaveč

(sch)



Koľajové polia z koridoru slúžia v Rimavskej Sobote

Rozsiahla rekonštrukcia koľaje sa v ostatných dňoch diala medzi ŽST Rimavská Sobota a Rimavská Baňa. Veľký rozsah prác bol pre technologickú náročnosť vykonávaný dodávateľským spôsobom, ale práce pri rekonštrukcii mali pod palcom aj zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Jesenské. Práve

náročnú prepravu materiálu t. j. získaných koľajových polí z Nového Mesta nad Váhom a z Veľkých Kostolian, mali na starosti naši zamestnanci. Na valčekových vozňoch na viackrát previezli koľajové polia v celkových dĺžkach od 700 až do 900 metrov. „Celková dĺžka obnoveného úseku je 4,3 km. Súčasťou prác, na ktorých robili zamestnanci traťového obvodu sú udržiavacie práce vo zvyšnej časti medzistaničného úseku, a to doplnenie koľajového štrku a strojná úprava geometrickej polohy koľaje,“ povedal vedúci SMSÚ ŽTS TO Jesenské Ing. Ján Zmitko. Koľajové polia



Verili by ste, že toto miesto je frekventovaným vlakovým úsekom?



Na rekonštrukcii sa podieľali okrem dodávateľských firiem aj SMSÚ ŽTS TO Jesenské. Celkový obnovený úsek meria 4,3 km.



...vytrhané koľajové pole

boli vyzískané pri výstavbe koridorových tratí pri Trenčianskych Bohuslaviciach. Výluka trvala 31 dní a v prvom týždni sa vykonala demontáž zabezpečovacieho zariadenia, rozvoz podvozkov, príprava stykov na trhanie a prečistenie štrkového lôžka. V ďalších dňoch trhanie koľajových polí, demontáž starého železničného priecestia a zriadenie provizórneho, rozvoz podvozkov, príprava stykov, zemné práce na čistení a zriadení železničných priekop a úprave svahov, úprava spodnej vrstvy starého štrkového lôžka a iné, až po záverečné technické prehliadky a odstránenie nedostatkov. Práce však nešli stále ako po masle a najväčšie starosti mali s obstarávaním všetkých maličkostí, ktoré ovplyvňovali výkon údržby a opráv a vo veľa prípadoch znemožňovalo zabezpečenie normálnej prevádzky.

(iva)

0 zmenu názvu v Příbovciach sa pričínal náš kolega



Na umiestnení tabule sa podieľali miestni občania Rakova.

Pomenovanie železničnej stanice Příbovce sa rozšírilo o názov obce Rakovo. Prečo k takejto zmene došlo, vysvetlil Patrik Antal, miestny výpravca, ktorý je momentálne aj starostom obce Rakovo: „Obvod stanice, od jednej predzvesti k druhej, síce leží v katastri štyroch obcí - Příbovce, Rakovo, Benice a Ležiachov, lenže staničná budova s väčšou časťou stanice je umiestnená práve na území Rakova. A aj historické pramene uvádzajú existenciu mena našej obce v názve stanice.“



Nové označenie stanice odhalil Patrik Antal, starosta obce.



Spoločný záber zúčastnených, už pod novým názvom stanice.

Po 74 rokoch sa miestnej samospráve podarilo presadiť zmenu v pomenovaní stanice Příbovce na Příbovce – Rakovo a v prvý decembrový deň pribudli na fasáde budovy nové tabule. Tie nemohli byť hocijaké, ale presne musia zodpovedať technickej norme železníc o označovaní dopravných bodov a železničných priestorov určených pre cestujúcich. V nej je popísaný nielen spôsob označenia stanice, ale definuje aj typ a veľkosť písma, odtieň farby modrého pozadia aj bieleho písma. Názov stanice Příbovce – Rakovo sa stal oficiálnym po zavedení nového GVD 2012/2013, platným od 9. decembra 2012.

(balky), foto: archív obce Rakovo

Spevnené nástupište v Šelpiciach bezpečnejšie pre ľudí

Na problémové nastupovanie do osobných vlakov v Šelpiciach upozorňovala nielen cestujúca verejnosť, ale aj samotná obec. Dôvodom bolo nízke sypané nástupište v stanici, nachádzajúcej sa na trati medzi Trnavou



Na spevnení 100-metrovej hrany nástupištia sa podieľali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trnava.

a Kútmi. Aj keď sa pravidelne upravovalo do normového stavu, dosýpaný štrk sa neustále zosúval do susednej koľaje. Kvôli svojmu nerovnému povrchu sa najmä v zimnom období stával nebezpečným miestom, priťahujúci pády a úrazy cestujúcich. Takýto stav si uvedomovali aj na Sekcii ŽTS OR Trnava. Komplexná rekonštrukcia nástupištia na takejto vedľajšej trati je nereálna, preto sa ho ešte pred prvými mrazmi rozhodli opraviť. Šikovní chlapi z SMSÚ ŽTS TO Trnava zarovnali a spevnili nástupištnú hranu betónovými prefabrikátmi Tischer. Aj keď boli použité, vyzískané z pôvodných perónov počas modernizácie koridoru, opäť poslúžia dobrej veci. Výsledok práce traťovákovi totiž jednoznačne zvýšil komfort nastupovania do vlakov. Určite ho ocenia najmä starší ľudia, pre



Jednotlivé prefabrikáty je potrebné ešte vzájomne cementovou maltou spojiť - zlepiť a vyšpárovať, až potom môžu spoľahlivo slúžiť verejnosti.

ktorých boli ešte donedávna schodíky osobných vozňov privysoko. Niekedy k spokojnosti stačí naozaj len trochu chuti a chcenia.

(balky)

Zbúrať alebo opraviť? Ani jedno, ani druhé.

Železničná stanica Viglaš leží na trati ŽSR č. 160 Zvolen osobná stanica – Košice, v km 203,114. Podľa povahy práce je stanicou nesamostatnou, zmiešanou a medzilahlou. Pridelená je ku železničnej stanici Kriváň, kde je sídlo prednostu. Staničná budova je na prvý pohľad pekná, nesie v sebe starobylé prvky, ale je viac ako veľmi zdevastovaná a zub času si s ňou robí naozaj čo chce. Pritom veľká budova je do značnej miery úplne opustená a okrem výpravcu už niet nikoho koho by ste v jej útroboch našli. Malinká čakáreň a WC len v mobilnej verzii, nie je práve veľkým lákadlom. Budovu ako – tak v čase mojej návštevy skrášľovali ešte vytrvalé muškáty a úsmev práce slúžiacej výpravkyne. V zimnom období ju však už nemá čo zachrániť, a tak, ako hovorí básnik: „Zostanú nám len oči pre plač“. Aká je teda budúcnosť stanice, ktorá by po rekonštrukcii aj laickým okom mohla do-



Pohľad na staničnú budovu. Rekonštrukciu by potrebovala budova od základov.



Mobilné WC tiež nepôsobí lákavo. Niektorí by si povedali: „Hlavne, že je.“



Čakáreň stanice je menšia a úzka.



né zložky opustili, okrem výpravcu. Budova by si vyžadovala rekonštrukciu od strechy až po základy za nemalé prostriedky. Z môjho pohľadu by bolo asi lacnejšie budovu zbúrať a postaviť novú, ktorá by bola veľkosťou primeraná potrebám ŽSR,“ povedal riaditeľ OR Zvolen Ing. Marián Izakovič. Osud niekoľko desaťročí starej stanice budeme sledovať a určite vás budeme informovať.

(iva)

cieliť naozaj krásny vzhľad? Je však rentabilné takúto budovu rekonštruovať? „Z prevádzkovaných budov si s touto zatiaľ nevieme poradiť. Je to pomerne veľká budova vo veľmi zlom stave, ktorú všetky železnič-



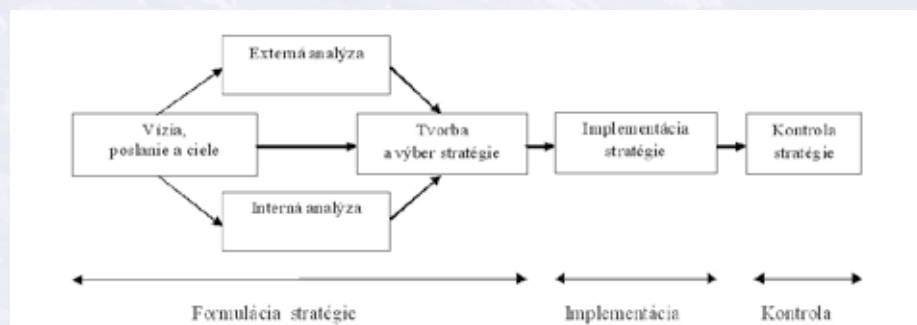
Stratégia ŽSR

V minulom čísle nášho mesačníka sme vám priniesli prvý zo série článkov o strategickom riadení v podmienkach našej spoločnosti. Tento bol venovaný krátkemu prehľadu o vzniku Odboru stratégie a vonkajších vzťahov, ktorého úlohou je vrcholovo zastrešiť tvorbu a implementáciu stratégie ŽSR. Ďalej bolo vysvetlené, čo to stratégia vo všeobecnosti je a prečo je pre podnik nevyhnutná. Zároveň sme vysvetlili, aké sú základné východiská a dôvody pre tvorbu stratégie ŽSR a na akých zásadných princípoch je postavená. Tak ako už bolo naznačené v predchádzajúcom čísle, v dnešnom článku je našim cieľom informovať o postupoch tvorby a metódach implementácie stratégie vo všeobecnosti a aj konkrétne v podmienkach ŽSR.

POSTUP TVORBY STRATÉGIE

Ako hovorí už citát v úvode článku, cestou ako dosiahnuť úspech je chcieť dostať sa ďalej, čo v našom prípade znamená naplňovať víziu a ciele stratégie v spolupráci všetkých vnútorných zložiek ŽSR zainteresovaných na plnení Stratégie ŽSR. Samozrejmosťou je, aby každý zamestnanec poznal stratégiu podniku, mal by s ňou byť stotožnený a motivovaný k jej plneniu. Jedna z najstarších definícií stratégie pochádza od A. Chandlera (1962), ktorý ju definuje ako „určenie základných dlhodobých cieľov podniku, spôsoby ich dosiahnutia a alokácia zdrojov, nevyhnutných na uskutočnenie týchto cieľov“ – chápe teda stratégiu ako súbor cieľov, prostriedkov a zdrojov. Stratégiu tiež možno vymedziť aj užšou definíciou, ktorá stratégiu pokladá za spôsob, metódu, prostriedok, nástroj dosahovania vopred vytýčených cieľov, pričom jestvuje viacero ciest, ako realizovať navrhnuté ciele. Stratégia vzniká ešte predtým, ako podnik začne reálne konať, teda je výsledkom racionálnych úvah. Podnik v súčasnosti potrebuje stratégiu, bez ohľadu na to, aký prístup k jej tvorbe a realizácii využíva. Súčasná ekonomická prostredie sa totiž vyznačuje vysokou turbulentnosťou ako aj rýchlosťou zmien. Pre ekonomické subjekty už nepostačuje iba analyzovať situáciu v odvetví a určiť svoju konkurenčnú pozíciu, prípadne uplatňovať stratégiu napodobňujúcu niekoho iného, ako to robili podniky v minulosti. Dnes s takýmto prístupom rozhodne nemožno vystačiť. Súčasná ekonomická realita vyžaduje od podnikov neustále sledovanie zmien v okolí a ich riadenie, ale hlavne správne predvídanie zmien v odvetví, ako aj v nadodvetvovom prostredí. Dôležité je tiež sledovať zmeny v požiadavkách a preferenciách zákazníkov a pružne na tieto zmeny reagovať. Hovoríme teda o princípe „učiacej sa“ organizácie. Pri formulácii stratégie sa odporúča postupovať zhora nadol, pričom postupné rozpracovanie vyšších strategických cieľov na nižšie úrovne zabezpečuje požadovanú spätnú väzbu, zdola nahor. Strategické riadenie pritom môžeme chápať ako nikdy nekončiaci sa proces, ktorý sa skladá z formulovania vízie, poslania a cieľov pod-

niku, analýzy vonkajšieho a vnútorného prostredia podniku, voľby vhodnej stratégie na podnikovej, resp. podnikateľskej úrovni, návrhu organizačných zmien, administratívnych opatrení a kontrolného mechanizmu na realizáciu stratégie (ako to naznačuje obr. 1).



Obr. 1 - Zdroj: SLÁVIK, Š. 2009. Strategický manažment. Bratislava: SPRINT, 2009. s. 23. ISBN 978-80-89393-08-4

Z hľadiska jednotlivých fáz strategického riadenia hovoríme o:

- formulácii stratégie
- formulácii cieľov
- implementácii stratégie

POJEM A OBSAH IMPLEMENTÁCIE STRATÉGIE

Čo vlastne znamená samotná implementácia?

Na túto otázku existuje len jediná odpoveď. Implementácia je rovnako dôležitou súčasťou stratégie ako jej formulácia. Pokiaľ podnik nezvládne implementáciu, celá príprava stratégie ako takej môže byť prakticky zbytočná. Bez implementácie by bola stratégia „iba“ dokumentom, ktorý síce efektne, no nie efektívne definuje strategické zámery a ciele ŽSR. A práve implementácia stratégie zabezpečuje krok po kroku spôsob, ako naplniť stanovené strategické ciele a aké nevyhnutné zdroje a prostriedky na ne vyčleniť. Môžeme teda povedať, že úspešnosť stratégie organizácie závisí od úspešnosti jej implementácie. Nevyhnutným predpokladom je určenie možností a spôsobu kontroly a spätnej väzby. To znamená, že správnosť nastavennej implementácie stratégie je možné overiť len na základe informácií, ktoré máme k dispozícii vždy až následne po realizovaní strategického cieľa a zámerov. Preto, nielen pri formulácii stratégie a cieľov,

ale aj pri nastavení spôsobu implementácie stratégie je žiaduca spolupráca jednotlivých zložiek ŽSR, a preto je zároveň potrebné byť stotožnený so samotnou stratégiou. K tomu, aby podnik úspešne implementoval zvolenú stratégiu do svojho každodenného pracovného života, môže využiť niekoľko existujúcich modelov. Medzi najznámejšie a najprogresívnejšie modely patrí v súčasnosti metóda Balanced Scorecard (BSC), ktorá bola prestížnym časopisom Harvard Business Review vyhlásená za najinovatívnejší manažérsky koncept uplynulých 75 rokov. BSC vytvára akýsi prechodový mostík medzi samotnou implementáciou stratégie a celkovými zámermi spoločnosti, definovanými práve stratégiou. Zároveň pretvára stratégiu na zrozumiteľný postup udalostí so zámerom bližšieho osvojenia si stratégie všetkým zamestnancom spoločnosti s cieľom zvýšenia ich motivácie k plneniu stratégie. BSC bol pôvodne vyvinutý na meranie výkonnosti podniku, pretože prevládalo presvedčenie, že meranie výkonnosti prostredníctvom len finančných ukazovateľov je už nedostačujúce a nezodpovedá v plnom rozsahu realite.

Systém BSC hodnotí plnenie stratégie na základe štyroch rovnocenných perspektív. Aby BSC tvorila už spomínaný prechodový mostík, nie je to len finančná oblasť, ktorou sa posudzuje naplňovanie stratégie, ale pridáva sa aj pohľad z viacerých oblastí ako sú

„Keď sa chcete dostať dopredu, musíte to chcieť.“

J. Welch

oblasti potrieb a požiadaviek zákazníkov, interných procesov a vzdelávania a rozvoja nielen podniku, ale aj zamestnancov. Hlavným cieľom BSC je orientácia podniku do budúcnosti, preto sa ciele a ukazovatele BSC odvíjajú od vízie, poslania a stratégie a posudzujú sa práve z uvedených štyroch perspektív, medzi ktorými sú určené vzájomné vzťahy a väzby pre plnenie strategických cieľov v daných perspektívach. Môžeme teda povedať, že systémom BSC je zabezpečené hodnotenie smerovania Stratégie ŽSR nielen na základe jednej oblasti, teda finančnej perspektívy, ale vyvážené, pri rešpektovaní základných princípov BSC vo vzťahu ku vzdelávaniu a rozvoju, nastaveniu interných procesov tak, aby bolo možné zabezpečiť potrebné finančné zdroje a plnenie potrieb zákazníkov. Niektoré spoločnosti hodnotili svoju činnosť len cez finančné ukazovatele a nezaoberali sa inými oblasťami hodnotenia. Z toho dôvodu sa z niektorých postupne stávali hasnúce hviezdy na trhu, na ktorom pôsobili. Práve prístup k napĺňaniu a hodnoteniu stratégie nielen z finančného hľadiska zabezpečuje vyváženosť jej plnenia a poskytuje ucelenejší a zrozumiteľnejší pohľad na potreby, požiadavky a ciele ŽSR. No a práve v prípade zrozumiteľnosti implementácie stratégie je vytváraná aj ochota chcieť uskutočňovať danú stratégiu. Takto môžeme stručne charakterizovať skutočný prínos aplikácie BSC ako manažérského systému riadenia podniku a implementácie jeho stratégie.



Obr. 2 - Základné princípy perspektív BSC, zdroj: KAPLAN, R. S., NORTON, D. P. Balanced Scorecard

INVESTÍCIE

Neoddeliteľnou súčasťou Stratégie ŽSR je aj spracovanie návrhu dlhodobého investičného plánu, ktorého tvorba je založená na spolupráci ŽSR a MDVRR SR. Táto časť stratégie je nosnou pre nastavenie strategických investičných zámerov ŽSR, či už pre oblasť investícií financovaných z fondov EÚ, ale aj z vlastných zdrojov. V rámci strategického riadenia firmy sú pre realizáciu investičných akcií z vlastných zdrojov ŽSR zadané kritériá posudzovania jednotlivých investičných akcií za účelom ich prioritizácie. Podkladom pre zadané tieto kritériá boli strategické a rozvojové zábery (dlhodobá stratégia ŽSR), požiadavky prevádzkových zložiek ŽSR, požiadavky rozvoja dopravy (MDVRR SR), zmluva uzatvorená so štátom (ZPŽI), ako aj požiadavky dopravcov, VÚC a zásobník investičných požiadaviek predkladaných vnútornými organizačnými zložkami ŽSR. Nastavenie prioritizácie investičných akcií je orientované na strategický výhľad strednodobého plánu, čiže je stanoviskom z pohľadu strategického rozvoja ŽSR. Takto zadané strategické investičné zábery, najmä pre prevádzkovú oblasť, sú následne pretavené do passportov železničných tratí.

Stanice, odbočky: Žilina, Bytčica, Lietavská Lúčka, Rajec			
Číslo trate		Trať	
114 A		Žilina - Rajec	
Parametre	Dĺžka (km)	Zábrzdňá vzdialenosť	Zabezpečovacia technika
	20,8	400 m	Tratové: 1. kategória: Bytčica - Rajec 2. kategória: Žilina - Bytčica
	Najvyššia traťová rýchlosť (km/h) 60 km/h	Trakcia Elektrif. 3 kV jednosmerná v ŽST Žilina, na trať nezávislá trakcia	Zabezpečovacia technika Staničné: 1. kategória: Bytčica, Lietavská Lúčka, Rajec 3. kategória: Žilina
OD (počet vlakov/24h)	Obmedzujúci medzistančný úsek (traťový úsek) Lietavská Lúčka - Rajec (Žilina - Rajec) 21		Prieupnosť (počet vlakov/24h); Stupeň obsadenia; Súčiniteľ využitia (%)
ND (počet vlakov/24h)	Obmedzujúci medzistančný úsek (traťový úsek) Lietavská Lúčka - Rajec (Žilina - Rajec) 2		Obmedzujúci medzistančný úsek (traťový úsek) Lietavská Lúčka - Rajec (Žilina - Rajec) 30; 0,67; 76,7
Začlenenie do koridoru	Nie		
Začlenenie do siete AGC, AGTC	Nie		
Požiadavky VÚC, dopravcov a pod.			
Stručná charakteristika	Regionálna, jednokolejná trať.		
popis	Trať spája rajecú dolinu so Žilinou. Trať sa nachádza v horskom teréne (veľké sklonky a oblúky).		
Výnosy na km trate (tis. €) 2009	13,14	Výsledok hospodárenia (tis. € na km trate) 2009	-56,48
Výnosy na km trate (tis. €) 2010	13,38	Výsledok hospodárenia (tis. € na km trate) 2010	-54,05
Výnosy na km trate (tis. €) 2011	11,27	Výsledok hospodárenia (tis. € na km trate) 2011	-48,77
Náklady na km trate (tis. €) 2009	69,62	Výsledok hospodárenia celkom 2009	-1 174,78
Náklady na km trate (tis. €) 2010	67,43	Výsledok hospodárenia celkom 2010	-1 124,24
Náklady na km trate (tis. €) 2011	60,05	Výsledok hospodárenia celkom 2011	-1 014,51
Strategické zábery	Návrhy na zlepšenie parametrov trate	DOZZ, SV. Súčasnosť: obmedzenia traťovej rýchlosti z dôvodu spôsobu zabezpečenia výhybiek, stavu priecestí, resp. stavu ŽZ (obľuky, prevýšenie).	Odhadované investičné náklady (v mil. €) pre splnenie strategických cieľov
	popis	Zvýšenie traťovej rýchlosti v obmedzujúcich úsekoch formou úprav pomerov na priecestiach (rozšírovacie pomery, rekonštrukcia), úpravy spôsobu zab. zar. výhybiek, úpravy smerových pomerov a parametrov v zmysle STN 73 6360.	Výhrad úseku podľa strednodobého a dlhodobého investičného plánu
	Strategický záber ZSR krátkodobý a strednodobý (do 5 rokov)	Samostatné výhybieky v ŽST Bytčica, Lietavská Lúčka. Odstránenie POTR na priecestiach - PZZ.	Odhadované investičné náklady pre splnenie požiadaviek odborov infraštruktúry (v mil. €)
	popis		
	Strategický záber ZSR dlhodobý (nad 5 rokov)	KR VO	
	popis	DOZZ trate.	

Obr. 3 - Passport vybranej železničnej trate

dobého plánu, čiže je stanoviskom z pohľadu strategického rozvoja ŽSR. Takto zadané strategické investičné zábery, najmä pre prevádzkovú oblasť, sú následne pretavené do passportov železničných tratí.

PASSPORTY ŽELEZNIČNÝCH TRATÍ

Pre zabezpečenie strategických zámerov v prevádzkovej oblasti, najmä vo vzťahu k potrebe investičného rozvoja, boli spracované passporty železničných tratí. Passporty železničných tratí ŽSR môžeme charakterizovať ako rodný list danej železničnej trate. Uvádzajú jej technické parametre, ekonomickú životaschopnosť, ale aj strategické zábery definované pre danú železničnú trať, resp. traťový úsek. V passportoch sú premietnuté strategické zábery a ciele, vrátane plánu a potreby zabezpečenia požadovaného stavu danej železničnej trate, resp. traťového úseku. A práve strategické zábery uvedené v passportoch železničných tratí sú podkladom aj pre definovanie plánu investovania na ŽSR.

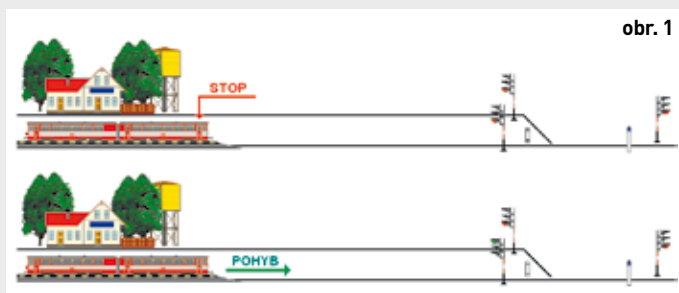
ÚIVP radí

Postup pri výprave vlaku návestou hlavného návestidla

Komentár k článkom 331 a 338 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

Výprava vlaku. Dôležitý pojem, ktorý sa dá jednoducho charakterizovať ako rozkaz na odchod vlaku z dopravne s koľajovým rozvetvením, ako aj ostatné úkony s tým priamo spojené. Výpravu vlaku vykonáva zásadne odborne spôsobilá osoba prevádzkovateľa dráhy v zmysle konkrétnych článkov služobného predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky.

V článku 331 uvedeného predpisu sa uvádzajú konkrétne postupy, ak je výprava vlaku realizovaná návestou hlavného návestidla, písomným rozkazom, rozhlasom alebo telekomunikačným zariadením. Z uvedeného vyplýva, že pokiaľ rušňovodič stojaceho vlaku pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich stojí v dopravni s koľajovým rozvetvením v priestore určenom pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich a na odchodové návestidlo s návestou „STOJ“ vidí, nie je v zmysle článku 331 vypravovaný, preto vlak do pohybu neuvedie. Ako náhle sa zmení návesť „STOJ“ odchodového návestidla na návesť povolujúcu odchod vlaku – môže rušňovodič po splnení podmienok uvedených v článku 331 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky uviesť vlak do pohybu a z dopravne s koľajovým rozvetvením odísť (obr. 1).

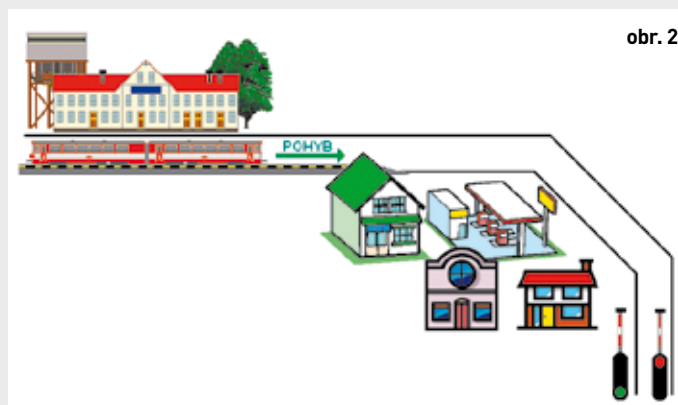


obr. 1

V článku 338 už spomenutého predpisu je uvedený postup po zastavení prechodiacieho vlaku alebo vlaku, ktorý bol uvedený do pohybu na základe rozkazu na odchod od určeného zamestnanca prevádzkovateľa dráhy.

Otázka: Platí tento postup aj v tom prípade, keď rušňovodič odchádzajúceho vlaku z určeného priestoru pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich na odchodové návestidlo nevidí a uvedie vlak do pohybu, nie na základe rozkazu na odchod od výpravcu, ale na základe postupov, ktoré sú uvedené v článku 331 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky?

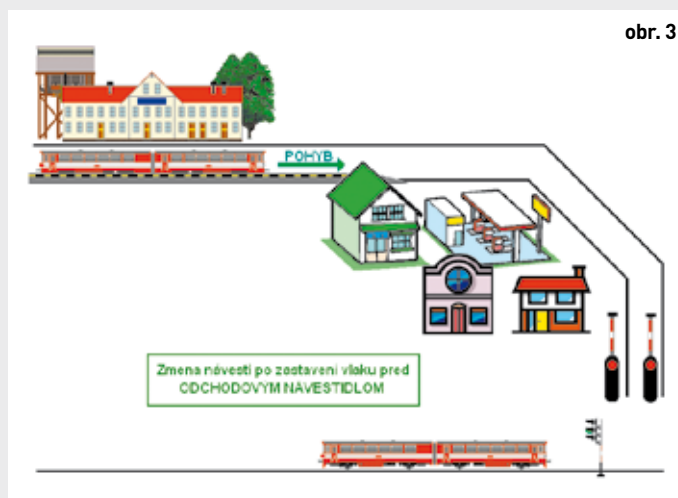
Po odborných konzultáciách s garantom predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky je možné na položenú otázku dať nasledovnú odpoveď.



obr. 2

Áno. Aj v tomto prípade je možné postupovať tak, ako je to uvedené v článku 338. Rušňovodič vlaku, ktorý bol uvedený do pohybu na základe súhlasu na odchod od prvého člena vlakového personálu (nie po rozkaze na odchod), a ktorý zastavil pred odchodovým návestidlom, pokiaľ nebol vyznamenaný o tom, že nie sú splnené podmienky pre odchod vlaku, predpokladá, že s vlakom je možné z dopravne s koľajovým rozvetvením odísť. Preto môže po zmene návesti odchodového návestidla z návesti „STOJ“ na návesť dovoľujúcu odchod vlaku z dopravne s koľajovým rozvetvením s vlakom pri dodržaní ostatných podmienok uvedených v článku 338 odísť (obr. 2 a 3).

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



obr. 3

DÔCHODCOVIA POZOR!

Evidencia dôchodcov a držiteľov T preukazov

Od 1. novembra 2012 evidenciu cestovných výhod dôchodcov železníc a držiteľov železničných preukazov s označením „T“ (a ich rodinných príslušníkov) zabezpečuje ZSSK. V tej súvislosti oznamujeme aktuálne adresy regionálnych pracovísk ORLZ ZSSK a kontakt na zamestnancov, ktorí túto agendu vykonávajú. Evidenciu cestovných výhod dôchodcov a držiteľov „T“ preukazov:

1. **z Oblastného riaditeľstva Trnava** zabezpečuje Regionálne pracovisko ORLZ ZSSK Bratislava, Rožňavská 1, kontaktný zamestnanec: Vladimíra Hečková, tel.: 920-4437, e-mail: heckova.vladimira@slovakrail.sk
2. **z Oblastného riaditeľstva Žilina** zabezpečuje Regionálne pracovisko ORLZ ZSSK Žilina, Hviezdoslavova 31, kontaktný zamestnanec: Nina Bučková, telefón: 930-2253, e-mail: buckova.nina@slovakrail.sk, Marta Zichová, tel.: 930-2254, e-mail: zichova.marta@slovakrail.sk
3. **z Oblastného riaditeľstva Zvolen** zabezpečuje Regionálne pracovisko ORLZ ZSSK Žilina, vysunuté pracovisko Zvolen, Neresnícka cesta 3396, kontaktný zamestnanec: Mária Kružliaková, tel.: 945-4175, e-mail: kruzliakova.maria@slovakrail.sk
4. **z Oblastného riaditeľstva Košice** zabezpečuje Regionálne pracovisko ORLZ ZSSK Košice, Pri bitúnku 2, kontaktný zamestnanec: Věra Konečná, tel.: 910-1678, e-mail: konecna.vera@slovakrail.sk



Pred montážou k betónovému základu sa musí stožiar otvoriť špeciálnou kľukou a následne jeho spodná časť sklopiť.

Sklápacie stožiare na Orave majú pôvod v Anglicku

Viaceré osvetľovacie stožiare na staniciach a zastávkach v nadchádzajúcom zimnom období neplnia svoju úlohu a sú ponorené do tmy. Častou príčinou ich nefunkčnosti sú krádeže oddeľovacích transformátorov vonkajšieho osvetlenia. V roku 2010 bolo odcudzených 137 kusov, o rok neskôr až 641 a do polovice novembra tohto roku zatiaľ 340 kusov. Túto štatistiku ale môže zlepšiť rozsiahlejšie nasadenie sklápacích stožiarov, ktoré zamestnanci SMSÚ EE SZ Vrútky osadzovali v Medzibrodí nad Oravou.

Vidieť normálne stavaných chlapov, ako bez ťažkej techniky vztyčujú k oblohe 173-kilogramový a 12 metrov dlhý kus železa, je naočko nepredstaviteľné. Presne takýto pohľad sa naskytl v Medzibrodí nad Oravou, kde štyria zamestnanci SMSÚ EE SZ Vrútky upevňovali k betónovému základom stožiare vonkajšieho osvetlenia od českej firmy Abatec CZ, s.r.o. Brno. Už po štyroch hodinách stála na svojich miestach takmer polovica z 13 pozinkovaných stĺpov. Takúto rýchlosť práce im umožnil jedinečný sklápací mechanizmus stožiarov. „Tento systém je patentom anglickej spoločnosti ABACUS Lighting Ltd., ktorá takéto stožiare vyrába už 50 rokov. Impulzom bola požiadavka British Railways na dodávku 5-metrových osvetľovacích stožiarov, ktoré by si pri údržbe nevyžadovali rebrík. Dnes ich v Anglicku vidieť takmer na všetkých staniciach a zastávkach,“ vysvetľuje Luděk Mechura, zástupca českého výrobcu.



Napriek svojej hmotnosti je prenos stožiara na transportnom vozíku jednoduchý.



Na sklopenie a vztýčenie stožiara postačí len jeden človek s ručne ovládaným hydraulickým zariadením.



V priebehu niekoľkých minút sa stožiar dostáva z vodorovnej polohy do zvislej.

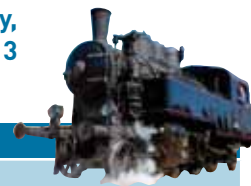
Stožiare sa dajú otvoriť a sklopiť len so špeciálnou kľukou. Vo vnútri nad kĺbom sa nachádza nedobytný priestor, ktorý je prístupný až po sklopení stožiara. A práve na tomto mieste je oddeľovací transformátor chránený pred nájazdom zlodějov. Na bezpečné sklápanie stožiarov slúži prenosné hydraulické zariadenie. Je skladné, zmestí sa aj do osobného auta a postačí iba jedno pre akékoľvek množstvo podobných stožiarov. „Odpadá akékoľvek ošetrovanie navijakov a lankových mechanizmov, všetka údržba osvetľovacích telies sa vykonáva priamo na zemi. Na sklopenie stožiara a údržbu postačí len jeden človek, nie je potrebné zabezpečovať pracovnú plošinu, vybavovať výluky koľají, nekladú sa nároky na práce vo výškach,“ s nadšením hovorí Ladislav Kubinec, vedúci SMSÚ EE SZ Vrútky. Identické stožiare by si vedel predstaviť na celej oravskej trati, od Kralovian po Trstenú, ale samozrejme aj na modernizovaných tratiach. Bol by to spôsob, ako najefektívnejšie vykonávať údržbu a zabezpečovať funkčnosť vonkajšieho osvetlenia pri neustálom znižovaní počtu odborných zamestnancov.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Kalendár nostalgických vlakov v roku 2013

Múzejno-dokumentačné centrum ŽSR VVÚŽ v spolupráci s občianskymi združeniami z Bratislavy, Púchova, Prievidze, Vrútok, Zvolena, Popradu, Tisovca a Hanisky pri Košiciach pripravujú v roku 2013 pre záujemcov nasledujúce jazdy historických vlakov:



Dátum	Názov podujatia, trasa vlaku
9. 2.	Pankuškové fašiangy - jazda historického vlaku na trati Košice - Krompachy a späť
február	100 rokov trate Prievidza - Handlová, jazda historického vlaku
13. 4.	Prvý parný deň v Železničnom múzeu Bratislava východ - výstava historických železničných vozidiel - jazdy historických vlakov po Bratislave
13. 4.	Parou po stredoslovenskom okruhu - jazda parného vlaku na trati Prievidza - Banská Bystrica - Zvolen - Kremnica - Prievidza
20. 4.	S Albatrosom za Katkou do Košíc - jazda parného vlaku na trati Bratislava - Košice
20. - 21. 4.	Prebúdzanie Katky - výstava železničných vozidiel, jazdy historických vlakov v okolí Košíc
1. 5.	Motorákom za koníkmi do Topoľčianok - jazda historického motorového vlaku na trati Bratislava - Topoľčianky a späť
1. 5.	Otvorenie sezóny na ČHŽ, jazdy historických vlakov na tratiach Zvolen - Hronec a späť, Červená Skala - Hronec a späť
17. 5.	Poklad Sklenenej pani - jazda historického vlaku na trati Košice - Dobšiná a späť
18. 5.	Spišský Jeruzalem - jazda historického vlaku na trati Košice - Spišské Podhradie a späť
31. 5. - 2. 6.	Železnica pre deti vo Výhrevni Vrútky - výstava železničných vozidiel - jazdy historických vlakov v okolí Vrútok
1. 6.	MDD jazda do Budapešti do parku nostalgie - jazda parného vlaku na trati Bratislava - Nové Zámky - Budapešť a späť
6. 6.	Výlet do Bojníc - jazda historického vlaku na trati Púchov - Vrútky - Prievidza a späť
8. 6.	Dni mesta Spišská Belá - jazda parného vlaku na trati Poprad - Spišská Belá a späť
15. a 16. 6.	15. Celoslovenský zraz historických železničných vozidiel - výstava historických železničných vozidiel - jazdy historických vlakov v okolí Bratislavy
17. - 19. 6.	Diesel tour - jazdy motorových vlakov po Slovensku
29. 6.	Dni Moldavy a večer kráľov - jazda historického vlaku na trati Košice - Moldava nad Bodvou a späť
29. 6.	Detský vlak - jazda historického vlaku na trati Tisovec - Podbrezová a späť
13. 7.	Dni mesta Tisovec - jazda historického vlaku na trati Tisovec - Pohronská Polhora a späť
13. 7.	Európske ľudové remeslá - jazda parného vlaku na trati Poprad - Podolíne a späť
27. 7.	Polovica prázdnin - jazda historického vlaku na trati Zvolen - Červená Skala - Dobšinská Ľadová jaskyňa a späť
28. 7.	Anenská púť - jazda historického vlaku na trati Púchov - Trenčianska Teplá - Lednické Rovne a späť
júl	Karkulkou na Balog - jazda historického vlaku na trati Prievidza - Hronec a späť
11. 8.	Fest Dupľa - Double fest - jazda historického vlaku na trati Košice - Trebišov - Bánovce nad Ondavou - Michalovce a späť
24. 8.	Duch času - Genius temporis - jazda historického vlaku na trati Košice - Spišská Nová Ves a späť
31. 8.	Chlebom a vínom - Harvest fest - jazda historického vlaku na trati Košice - Trebišov a späť
august	Vláčikom do Vrbového - jazdy historických motorových vlakov na trati Piešťany - Vrbové a späť
august	Kremnické gagy - jazda historického vlaku na trati Prievidza - Kremnica a späť
14. 9.	Parným vlakom na Plavecký hrad - jazda parného vlaku na trati Bratislava - Plavecké Podhradie a späť
14. 9.	Tempus Art - jazda historického vlaku na trati Košice - Rožňava mesto a späť
14. 9.	Grand prix parných rušňov Zvolen - preteky historických rušňov, výstava železničných vozidiel - jazdy historických vlakov v okolí Zvolena
20. 9.	Ars antiqua Europae in via gothica - jazda historického vlaku na trati Košice - Rožňava - Štítik a späť
21. 9.	Clementisovou cestou - jazda historického vlaku na trati Tisovec - Pohronská Polhora a späť
12. 10.	Ukončenie sezóny v Železničnom múzeu Bratislava východ - výstava historických železničných vozidiel - jazdy historických vlakov po Bratislave
12. 10.	Jazda sv. Huberta - jazda historického vlaku na trati Košice - Betliar a späť
19. 10.	Rajec 2013 - jazda historického vlaku na trati Žilina - Rajec a späť
7. 12.	Mikuláš vo vlaku po Bratislave - jazda parného vlaku s Mikulášom po Bratislave
7. 12.	Mikulášska jazda - jazda parného vlaku s Mikulášom na trati Bratislava - Leopoldov - Galanta - Bratislava
7. 12.	Mikulášsky vlak - jazda parného vlaku s Mikulášom na trati Poprad - Spišská Belá a späť
7. 12.	Mikulášsky vlak - jazda historického vlaku s Mikulášom na trati Tisovec - Pohronská Polhora a späť

Kalendár bude počas roka 2013 dopĺňaný o ďalšie jazdy nostalgických vlakov. Železnice na Slovensku budú navyše v roku 2013 oslavovať 165. výročie. Pri tejto príležitosti chcú Železnice Slovenskej republiky pripraviť niekoľko jazd historických vlakov na vybraných tratiach. Blížšie informácie budú postupne uverejňované na webových stránkach www.vlaky.net a www.mdc.sk (resp. www.zeleznicnemuzeum.sk).

Oblátky s medom, kapor a zemiakový šalát nechýbajú takmer nikde

Aké štedrovečerné zvyky mávajú a čo nesmie chýbať na vianočnom stole, sme sa opýtali prednostov pohraničných železničných staníc z rôznych kútov Slovenska.



Ing. Milan MÚDRY
prednosta ŽST Štúrovo
(na hranici s Maďarskom)

Vianočných príprav sa zúčastňuje celá rodina. Zdobenie vianočného stromčeka sa v našej rodine robí večer pred Štedrým dňom, každoročne ho krásne vyzdobí manželka. Na Štedrý deň dodržiavame pôst. Na obed sa podáva len ľahké jedlo. Prípravu jedál robíme spoločne celá rodina. Samotná večera sa u nás začína okolo sedemnástej hodiny. Na slávnostne prestretom stole nesmie chýbať sviečka, vetvičky ihličia z jedličky, ovocie a orechy. Pred stolovaním sa spolu celá rodina pomodlíme, manželke a synovi zaželám šťastné sviatky. Pripijeme si pohárikom pálenky. Prvé sa podávajú vianočné oblátky s medom a cesnakom. Rozdelím jabĺčko, aby sa ušlo každému členovi rodiny. Potom každý rozlúskneme jeden orech. Ak je jadro zdravé, znamená to zdravie po celý nasledujúci rok. Ďalším chodom je rybia polievka z viacerých druhov rýb, ktoré každoročne nachytá môj syn v Dunaji. Prípravu polievky robím ja spolu so synom. Nasleduje vyprážaný kapor so zemiakovým šalátom a po večeri nechýbajú sladké dobroty, perníky a iné zákusky. Nakoniec sa spoločne tešíme z darčiekov pod stromčekom.



Ing. Peter RAJČÁK
prednosta ŽST Kúty
(na hranici s Českom)

Štedrý večer trávim asi tak ako väčšina ostatných ľudí. Po celodennom očakávaní zasadneme za prestretý stôl, na ktorom je najprv oblátka s medom a orechom, na zapitie trochu čaju. K večeri máme tradičného kapra a zemiakový šalát. No a keď zazvoní zvonček, ideme sa pozrieť pod stromček a podľa darčiekov zistíme, kto ako v tomto roku poslúchal. Ale pre mňa je dôležité, aby bola celá rodina spolu, prizveme i mojich rodičov. A aby som nezabudol rozkrajujeme aj jabĺčko, tak, aby bolo vidieť ja-dierka, ktoré nám napovedia čo - to o zdraví v rodine.



Stanislav KRÁLIK
prednosta ŽST ČADCA
(na hranici s Poľskom a Českom)

Štedrovečerné tradície? Myslím si, že nič zvláštneho sa u nás nedeje. Tak, ako asi väčšina ľudí, celý deň sa pripravuje a očakáva Štedrý večer. Doobeda zarezem kapra, očistím ho a dám do mlieka.

Pripravíme zemiakový šalát. Poobede začíname variť štedrovečernú kapustnicu a vyprážime kapra. Pred večerou máme oblátky s medom, nasleduje kapustnica s hríbkami (pravákmi, čo sa mi podarilo v priebehu roka nazbierať a usušiť). No, a samozrejme, vyprážený kapor a zemiakový šalát. Ako prípitok mávame varené víno. A čo nesmie chýbať? Malý chlebič s oblátkou a peniaze pod obrusom, aby sa nás celý rok držali. Samozrejmosťou sú nejaké zákusky a ovocie. Iné zvyky už ani nemáme, kedysi sa po polnočnej omši chodilo „po spievaní“. Bohužiaľ, v súčasnosti sa už na tento pekný zvyk zabúda.



Ing. Štefan BALÁZS
prednosta ŽST Lenártovce
(na hranici s Maďarskom)

Vianoce a obzvlášť Štedrý deň sú najkrajšie sviatky v roku. Trávime ich celá rodina spolu. Stromček ozdobujeme na Štedrý deň dopoludnia. Súčasťou výzdoby je aj papierová bankovka, aby boli aj

ďalšie Vianoce štedré. S mojimi rodičmi a s rodinou môjho brata, keďže bývame veľmi blízko, sa pravidelne stretávame u rodičov na poobedňajšie posedenie. Sú to pekné chvíle, kedy všetci spomíname hlavne na vtipné rodinné príhody a spoločne si vychutnávame štedrovečernú večeru. V našej rodine veľmi neobľubujeme rybu, takže našim štedrovečerným jedlom je netradične plnená kapusta a ku atmosfére vianočných sviatkov patrí aj neodmysliteľný zemiakový šalát a rezne. Potom nasleduje obdarúvanie darčekom a vychutnávanie si vianočnej pohody až do neskorých hodín.



Ing. Peter MAJER
prednosta ŽST Čierna nad Tisou
(na hranici s Ukrajinou)

Dvadsať štvrtý decembrový deň, hneď po raňajkách, idem postaviť vianočný stromček. Medzitým manželka s dcérou pripraví vianočné ozdoby. Potom už manželka začína variť, piecť a ja s dcérou zdobíme stromček. Počas celého dňa počúvame vianočné spevy. Darčeky otvárame hneď po obede, a potom o 16:00 ideme do kostola, kde má dcéra vystúpenie aj s ostatnými deťmi. Nakoľko moja mama a sestra sú Evy a rodičia bývajú hneď pri kostole, po omši sa všetci stretávame u rodičov na štedrovečernú večeru. Je nás tam dvanásť, keďže prídu aj moje dve sestry s rodinami. Samozrejme, aj u rodičov si nájde každý ešte niečo pod stromom a niekedy si spolu zaspievame aj tradičné vianočné pesničky. Večerné menu je rybia polievka (halászlé) a vyprážaný kapor so zemiakovým šalátom. Je to naša tradičná, už tridsať rokov nemenná večera. Ale to najlepšie je na konci dňa okolo deviatej, keď sme už doma a deti idú spať. Vtedy si s manželkou otvoríme fľašu červeného vína, ktorú popijame pri sviečke. Ďalší deň ideme ku svokrovcovi na obed, u nich je menu kapustnica s klobásou a vyprážané bravčové mäso.

Dana SCHWARTZOVÁ





FOTO HÁDANKA

Dnes naša otázka znie:

Viete, kto je to?

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

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

Správna odpoveď novembrovej fotohádky je:
ŽST Dobšinská
Ladová Jaskyňa

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:
Radoslav Macháček z Bratislavy

BLAHOŽELÁME!



Foto: archív

Komu blahoželáme? Živió!

Čo si to tí železničiari hudú, že sa šesťdesiatiny oslavovať budú?

Keď však chceme vedieť, komu zagrátulovať, podme sa „našej“ osobnosti v minulosti pohrabať! Štvrtého dňa v decembri v Prešporku u kolísky tri sudičky zasadli. A čo dieťatku do vienka pridali?

***že doprava bude jeho celoživotným chlebičkom, aby cestu do priemyselnej školy dopravnej meral dlhým chodníčkom.**

Aby svoju lásku k doprave potvrdil, Vysokú školu dopravy a spojov v Žiline vychodil. Rád na staničku v Kvetoslavove spomína, tam sa jeho železničiarsky život začína. Čo funkcií prešiel niet kam písať, generálom pomáhal, teraz šéfuje odboru päťstotridsať.

***že tak ako v pracovnom i v súkromnom živote bude bohatý, za 22 rokov uvideli svetlo sveta dvaja junáci a devy tri.**

***že sa i športu bude venovať,** futbalovú loptu bude naháňať, že jeho srdcovkou budú basketbalovej Lokomotívy dlhane, pri súbojoch na palubovke bude pokrikovať na ne...

Takže, o kom to bola reč? Odpoveď nájdete na strane 17

ZIMNÁ SÚŤAŽ

Usmialo sa vás šťastie?

Správna odpoveď novembrovej súťaže je B – 1396 m.n.m. Celodenné skipasy do strediska SKI PARK Kubínska hoľa pre dve osoby získava: **JÁN LAKOMČÍK z Banskej Bystrice.** VÝHERCOVI GRATULUJEME.

- Slečna poznáte ma? - pýta sa hosť servírky.				Pomoc: AUA, Enata, vikomt	druh poľovného psa	solmizač. slabika	rímskych 499	francúzsky šľachtický titul	starogréč. pohrebná obeť	meno Karolíny	letecká spoločnosť Rakúska	Pomoc: adar, Asa, Enid	3	les
- Nemyslím...				ošedivela								slovenská rieka		
- To som predsa ja, čo som si...				2								predložka (vnútri)		
(dokončenie v tajničke).				arabský člen			nádoba na atrament					meno Márie		
				podmienk. spojka			patriaci Jankovi							
Jozef Vysočani	povel pre psa	veľkostok	argón (zn.)			9. grécke písmeno					judejský kráľ			
			pretlač na známkach			ročné obdobie					mesto v USA			
chorobná zúrivosť					vyhlbenina v zemi					erbiu (zn.)		šiesty židovský mesiac	kilogram (hovor.)	
					dravý vták					1				
remíza v šachu				nemecký filozof					peň					
				nezdar, neúspech					skonzumuje					
citostlove bedákania			mestský sad					preriedi, rozdriedi						
			Základná organizácia					bróm (zn.)						
5						4				E				
neveľa						bolestivá zdurenina pri zápale					nemocnič. oddelenie			

Tam, kde sedemtisíc vlakov spája sedemtisícsto staníc...

India – zem, ktorá očarila nejedného cestovateľa či dobrodruha. Rozmanitá krajina s rozlohou 3.287.000 km², ležiaca na druhom najväčšom ázijskom polostrove Predná India, je s počtom obyvateľov 1,21 mld. aj druhou najľudnatejšou krajinou sveta. Rozprestiera sa od majestátnych hôr Himaláji na severe cez úrodnú Indoganžskú nížinu vytvorenú riečnymi náplavami po Dekanskú plošinu. Pre Indiu je príznačná spiritualita, obrovský kontrast medzi mestami a vidiekom. Zaujímavosťou je aj kastovníctvo, t. j. členenie hinduistov do takmer 3.000 skupín. Uzavretím manželstva s inou kastou vždy jeden príde o svoje výhody. Náš kolega Bc. Ľudevít Kostov nás prostredníctvom svojich cestopisov už sprevádzal po niekoľkých krajinách sveta, dnes nám priblížil svoje prvé dni v Indii.

Indiu aj poriadne cítite

Brusel – začiatkový bod našej ďalšej dobrodružnej výpravy, presnejšie jeho medzinárodné letisko, odkiaľ sme nabrali kurz – Bombaj (Mumbai). Do najbohatšej indickej metropoly sme dorazili niečo po polnoci. Zaujímavosťou pre nás bola informácia od kapitána, vzťahujúca sa na miestne podmienky, konkrétnejšie o teplotu vzduchu. Nakoľko v Bruseli a celkovo v Európe vládlo neprijemné studené počasie, príznačné pre začiatok marca, tu vládlo vlhké a hlavne veľmi horúce počasie s teplotami 28 °C. Po vstupných formalitách



Preplnený vlak prímestskej železničnej dopravy Bombai.

spojených s kontrolou sme si vyzdvihli batožinu a vyrazili do ulíc. I keď sme toho precestovali už veľa, prvý kontakt s Indiou nás trochu zaskočil. Naše čuchové bunky sa preto museli rýchlo prispôbiť všadeprítomnému zápachu. Pred letiskovou halou si nás odchytil jeden z miestnych, ktorý nám ponúkol odvoz. Po dohodnutí sa na cene a natlačení sa do jeho rozbitého modrozltého taxíka značky Tata nás odviezol do hostelu. Ten však musel chvíľu hľadať, však v 18 mil. meste nie je orientácia jednoduchá ani pre domácných. Po odpočinku z náročného 7-hodinového letu sme hodili do seba ľahšie raňajky a pobrali sa ako praví železničári na vlakovú stanicu.



Trafovní robotníci v akcii - Varanasi India.

V krajine, kde je vyše šesťdesiat tisíc kilometrov tratí

Naše kroky smerovali do pútnického mesta Varanasi, ležiaceho pri posvätnéj rieke Ganga. Cestovné doklady sme mali zakúpené, samozrejme, dopredu cez internet. Je to nielen pohodlnejší spôsob, ale hlavne istejší. Zakúpený lístok totiž ešte nedáva istotu, či aj v skutočnosti pocestujete. Indické železnice sú štvrté najväčšie na svete s celkovou dĺžkou tratí viac ako 60 000 km, kde 7000 vlakov spája 7100 staníc a denne prepravujú 1,6 mil. cestujúcich a taktiež aj materiál. Z tohto dôvodu majú vytvorený výborný rezervačný systém. Naše lístky sme zakúpili dva mesiace vopred a niekoľko dní sme figurovali len na čakacej listine. Približne po mesiaci nám boli pridelené miesta vo vlakoch. Vybrali sme si samozrejme najnižšiu triedu, predsa keď už cestovať po Indii, tak prečo ju nezažiť očami obyčajných ľudí. Toto nadšenie nás prešlo už pri pohľade na našu súpravu, ktorá bola v žalostnom stave. Modré vozne značne nahľodané zubami času s malými zamrežovanými oknami bez zasklenia, nám v prvom okamihu vyrazili dych. No to najlepšie nás čakalo vo vnútri, kde sa tesnalo veľké množstvo ľudí, muži i ženy, starí i mladí, mamičky



Pohľad do koľajiska... malá opička je na trati samozrejmosťou.



s defúrencami, ktoré pobežovali medzi batožinou ležiacou v uličke. Ani náznak súkromia sme si nemohli dopriať, veď tri bledé tváre zjavne vzbudzovali u miestnych záujem. K tomu všetkému ešte tá nekonečná páľava. Ručičky hodiniek ukazovali presne 10 hodín a v tieni bolo neskutočných 38 °C. Súprava nášho vlaku by sa dala prirovnať k žeravej konzerve. O malé prúdenie beztak vydýchaného a horúceho vzduchu sa starali staručké ventilátory visiace zo stropu vagóna. V jednej chvíli som nevedel, či ma oči režu z prievanu alebo dymu, prachu či smogu. Táto skúsenosť by donútila viacerých z nás už nikdy nefrflať na slovenského dopravcu. Nič iné neostávalo, len si rýchlo zvyknúť, nakoľko nás čakala dlhá 28-hodinová cesta naprieč Indiou do Varanasi. Zo začiatku cesta ubiehala rýchlo, no čím ostrejšie bolo slnko popoludní, tým viac sme sa modlili, aby náš vlak vôbec nezastavoval. Pri jazde aspoň ako tak prefukovalo a prúdil „čerstvý“

vzduch. Túžobné ochladenie to však neprinieslo. Ako by aj mohlo, veď si skúste nasmerovať fén s teplým vzduchom priamo na tvár. Ak máte chuť na kávu, žiadny problém, stačilo priložiť umelú fľašu s vodou ku oknu a za okamih sme si ju vychutnávali. Obdobne sa dala pripraviť aj polievka „Vifónka“. Do večera mal každý z nás vypitých minimálne 15 litrov vody. Taktiež sme sa na vlastnej koži mohli presvedčiť, že obyčajní ľudia sú veľmi milí, ústretoví a veselí. Najväčší problém bol hlavne s hygienou. Deti pobežovali bosé po vagóne, zo záchodu s klasickými stupačkami si to namierili rovno na naše lôžka.



Mumbai India - kto je v zozname, ten má zaistené lôžko vo vlaku.

Je staršie ako história, staršie ako tradícia...

Nad ránom sme konečne prišli do Varanasi - starobylého mesta, ktoré bolo a je centrom prekvitajúceho obchodu. Mark Twain o ňom napísal: „Je staršie ako história, staršie ako tradícia, dokonca staršie ako legenda a vyzerá dvakrát tak staré ako všetky tieto výrazy dohromady.“ Po náročnej ceste sme sa nechali hneď odviešť do hotela. Trošku sme sa osviežili a občerstvili. Na pláne bola posvätná rieka Ganga, prameniaca na rozmedzí Indie a Tibetu, tečúca juhovýchodne až do Bangladéša. Cesta k nej viedla množstvom dlhých úzkych uličiek, v ktorých sa tesnalo veľké množstvo ľudí. Jednou chvíľou sme nevedeli, či sa skôr uhybať ľuďom, kravám, dreveným vozíkom, bicyklom, motorovým rikšiam, a popritom, samozrejme, nestúpiť do kravských exkrementov. Nad hlavami viseli káble od elektroinštalácie, po ktorých poskakovali sem – tam opice. V uliciach sme stretávali väčšinou len mužov. Je to akési dedičstvo minulosti nazývané prudah, v ktorom sú vydaté ženy izolované od spoločnosti. Po krátkom predieraní sa davom ľudí sme dorazili na nábrežie. Z jednej strany je lemované mestskými bránami, z ktorých pozvoľna klesajú kamenné schody až k rieke. Na krátky okamih sme zastali, posadili sa a prizerali na dav kúpajúcich sa ľudí, ktorým spoločnosť robí



„Útulné“ prostredie vo vnútri súpravy indických železníc.

lo stádo čiernych kráv. Z mesta popritom vyteká do rieky aj veľké množstvo odpadu. No Indom to zjavne neprekáža, nakoľko si v nej čistili zuby, umývali vlasy, ale aj svoje šaty či posteľnú bielizeň. To najlepšie však prišlo po chvíľke, keď z jednej z uličiek vyšiel sprievod nesúci telo mŕtveho prikryté bielou plachtou. Po prudkých schodoch pomaly zišli až k hladine rieky, do ktorej ho z časti ponorili. Následne ho opäť zdvihli a zamierili do úzkej uličky smerujúcej späť do mesta. Hinduisti totiž veria, že Varanasi je centrom vesmíru a voda z Gangy



Troja naši kolegovia, cestovatelia Ľudovít Kostov, Miloš Stieranka a Milan Pivka pri Boudhanath – Káthmandú Nepál. Ale o tom až nabadúce...

zmyje všetky hriechy, ktorých sa počas života dopustili. My sme sa taktiež rozhodli vrátiť sa do hotela, nakoľko slnko bolo veľmi prudké a vytúžený chládok by sme tu hľadali márne. No len čo sa zotmel, opäť sme boli v uliciach a prezerali si miestne obchodíky. Na nábrežie nás opätovne prilákal zvuk zvonov. Každý večer sa tu totiž koná akási slávnosť za zosnulých. Miestny „gondolier“ nás stiahol na svoju loďku a plavil sa s nami po Gange. Najprv nás zaviedol k odľahlejšiemu zákutiu rieky, kde prebiehalo spaľovanie mŕtvych. Kto zomrie vo Varanasi a bude tam spolopnený, poputuje priamo do neba a vyhne sa zdĺhavej reinkarnácii – tak káže ich viera. Následne sme sa vrátili späť na slávnostný obrad. Výhľad naň sme mali vskutku nádherný, vychutnali sme si ho priamo z loďky.

Polkračovanie nabadúce...

Deti nakreslili vianočný pozdrav pre CER

Tak ako minulý rok, aj tento rok organizácia CER zorganizovala súťaž v kreslení pre deti zamestnancov svojich členských organizácií. Najkrajší obrázok bude vyobrazený ako vianočný pozdrav a poslaný partnerom do celého sveta. ŽSR ako jeden z členov prispel do súťaže 43 obrázkami, čo bol celkovo druhý najvyšší počet obrázkov zaslaných do súťaže. I keď naši malí umelci neboli vyhodnotení medzi najkrajšími 3 obrázkami spomedzi vyše 200 obrázkov poslaných z celej Európy, my sme spolu s CER pripravili internú súťaž a vybrali 5 najkrajších obrázkov (uvedené v abecednom poradí): **Samuel Andraško, Natália Kavecká, Laura Krajčiová, Mojmir Petras, Simon Šinka**

(O 140, O 150)



Samuel Andraško



Laura Krajčiová



Natália Kavecká



Mojmir Petras



Simon Šinka