

Železničné ozveny

ROČNÍK 9 ● ČÍSLO 12

DECEMBER 2012



Keď sme boli deti, chodievali sme na Božie narodenie s tradičnou vinšovačkou po rodine. Znela takto:

„Vinšujeme vám šťastlivé sviatky,
narodenie Krista Pána,
aby vám dal Pánboh zdravia, šťastia,
hojného božieho požehnania,
na detičkách potešenia,
na statečku rozmnoženia
a po smrti kráľovstvo nebeské,
aby ste sa radovali ako anjeli v nebi.“



Akokoľvek premýšľam, neviem, čo by som k tomu viac dodal. Táto jednoduchá koleda má v sebe všetko, čo potrebujeme ku šťastiu.

A predsa niečo: keď sa počas vianočných sviatkov budete stretávať v širšom rodinnom kruhu a odovzdávať si tie najlepšie prania, mnohí z Vás si v kútiku duše povedia, že je toho príliš veľa, aby sa tie prania naplnili. A tak pridám jedno realistické pranie z dielne, v ktorej by ste v tomto adventnom čase asi inšpiráciu nehľadali. Rolling Stones v jednej piesni spievajú, že nemôžeme dostať všetko, čo by sme chceli, ale niekedy dostaneme, čo potrebujeme.

Mierne to poopravím. Želám Vám všetkým, kolegom a spolupracovníkom v železničiarkej branži, priateľom i známym, ak sa aj nesplnia všetky Vaše želania, nech vždy máte to, čo potrebujete. A ak sa k tomu pridá nejaký bonus v podobe splneného želania, nezabudnite sa radowať.

Pekné sviatky v kruhu svojich najbližších
Vám želá

Pavol Gábor



VIANOCE TROCHU INAK

Vianoce sú časom lásky a pokoja. Vo väčšine našich rodín sa spájajú najmä so Štedrým večerom a tiež slávnostnou večerou, keď sa za jedným stolom stretávame s blízkou a nezriedka aj vzdialenou rodinou...

Byť však niekde inde v tento čarovný čas, nie je ničím výnimočným pre železničiarov. Už neraz si „odkrútili“ sviatočné služby v rušňoch, vo vlakoch s cestujúcimi, v pokladniciach atď. Sú rôzne miesta na štedrovečernú večeru, ale my vás pozývame na jedno, kde sa stoluje každý deň a vianočné menu sa podáva pravidelne 24. decembra. Samozrejme, hovoríme o reštauračných vozňoch. Ako trávia Vianoce profesionáli v gastronómii na kolajniciach?

Navštíviť reštauračný vozeň pod vedením Marka MRÚZA nebolo vôbec ľahké. Denne je „na štreke“ a svoje služby poskytuje stovkám zákazníkov. Museli sme si naňho počkať v Košiciach, po príchode vlaku IC 503, v ktorom je radená „jeho reštaurácia“. Posádka doplnila zásoby tovaru, čerstvej zeleniny a čerstvých surovín do kuchyne a keďže všetci fungovali, ako dobre nastavený stroj, o pár minút sa nám už naplno venovali... Téma našej debaty bola – Vianoce a vianočné zážitky.

Všetkým sa rozžiarili oči a spustili zábavné

príbehy: „Najradšej spomínam na jeden, ktorý sa nám prihodil počas Vianoc, keď sme ešte s IC-čkami a reštaurákom premávali až do Viedne. Bola sobota, Štedrý večer, čas, keď sa bežne vo vlaku vezie iba personál a zopár cestujúcich. Ráno vo Viedni sa akoby náhodou prišiel opýtať starší pán, či by si mohol dať s priateľmi raňajky vo vlaku. Samozrejme, že sme ho radi pozvali a na naše prekvapenie sa spolu s ním prišlo najesť asi 40 rakúskych dôchodcov cestujúcich na Vianoce do Tatier. Ani vo sne by sme v tento deň nečakali taký „nával“, no profesionalita nášho tímu sa prejavila naplno. Dokázali sme sa o týchto hostí postarať na vysokej úrovni. Odchádzali natoľko spokojní, že pri Liptovskom Mikuláši sa vrátili na obed a „samozrejme, všetci naraz! Zapojili sme všetky naše sily a po Poprade sme všetkých pohostili skvelými slovenskými špecialitami, o akých sa im ani nesnívalo! Bol to fajn pocit a atmosféra počas ich cesty? Bola skvelá, vianočná! Všetci nám na stanici v Poprade spoločne zakývali na rozlúčku,“ - hovorí Marek Mrúz, ktorý v gastronomických službách pôsobí už 16 rokov.

Odrazu náš pohľad chtiac-nechtiac „padol“ na dokonale zladené a prestreté stoly. Ako

v luxusnej reštaurácii. Je to štandard, alebo kvôli nadchádzajúcemu vianočnému času? Marek HLIVA, vedúci posádky, do ktorej patria aj Lucia, Juraj a kuchár Marián, nám ochotne vysvetlil, že profesionálne stolovanie je pre túto posádku vecou cti. Snažia sa zákazníkom plniť aj tie najnáročnejšie gastronomické želania tak, aby nikto nepocítil rozdiel medzi vozňom v pohybe a „kamennou“ reštauráciou. „Počas Vianoc pripravujeme rôzne vianočné pochúťky, tradičné aj menej tradičné jedlá. Ponuku vždy prispôbujeme obdobiu a mali sme tu už aj Valentínske akcie, ochutnávky nápojov či špeciálne rybacie menu, kde som osobne hrdý na steaky z lososa, ktoré pripravujem podľa vlastného tajného receptu.“ A keďže kuchára nemožno obísť, poprosili sme ho o recept na jedlo, ktoré je počas Vianoc najobľúbenejšie.

Čo myslíte, čo to asi je? Jasné - Vianočná kapustnica, ktorá je mimoriadne populárna a spája v sebe všetko dobré zo slovenskej kuchyne. Nielen na ukážku nám pripravil jednu porciu a my dúfame, že tú úžasnú vôňu budete cítiť aj z priloženej fotografie. Tak dobrú chuť a príjemné sviatky!

Text a foto: Dominik DREVICKÝ



ANKETA OPÝTALI SME SA: „AKO SA ZMENILI VIANOCE OPROTI VÁŠMU DETSTVU A AKO ICH TRÁVITE V PRÁCI?“

Anna GYENEŠOVÁ, pokladnička, Komárno:



- Keď ich porovnáam, je to veľký rozdiel. Bývali veselšie. Kým žili moji rodičia, viac sme dodržiavali staré zvyky z mojej rodnej dedinky od Trenčína. Na štedrovečernom stole sme mali seno a na ňom košík. Pod obrusom museli byť peniaze, aby bola hojnosť. Dnes už máme dospelé deti. Prídu k nám na sviatky, tešíme sa na ne, ale celkovo tá atmosféra je už iná. Predtým hrala pri kostole dychovka a pod nohami vírval sneh. Vianoce sú pre mňa aj spomienkou na tento čas.

Irena SOKOLOVÁ, vlakvedúca, Bratislava:



- V práci bolo voľakedy úplne ináč. Dostávali sme darčeky. Ten, kto bol v práci na Štedrý deň, dostal v balíčku nejaký pomaranč, sladkosti a dokonca ryby v konzerve. Raz som v práci nocovala až v Dečíne, dostali sme štedrú večeru. Keď som bola ešte dieťa, pamätám sa, že sme doma mali betlehem. Otec ho vyrezal z dreva. Dokázali sme sa potešiť aj z maličkostí. Boli sme siedmi súrodenci a keď som dostala upletený sveter pod stromček, bola som šťastná.

Ján ŠTEFKO, dôchodca, Štrba:



- Vianoce v mojom živote majú tri obdobia. Detské je spojené s prázdninami a darčekom. Stromček a prírodné ozdoby, salónky vyrobené doma. Pracovné obdobie: ako výpravca som v službe strávil nie jedny Vianoce. S kolegom sme si priniesli upečené ryby a pripravili misu zemiakového šalátu. Mám na to obdobie len tie najlepšie spomienky. Dôchodcovské obdobie je iné. Samá reklama, masírovanie mozgov, a to sa mi nepáči. Zachovajme si Vianoce ako sviatky lásky, porozumenia a dobrého spolunažívania.

Zuzana BODNÁROVÁ, Združenie Banská Štiavnica – kultúrna stanica:



- Vianoce boli, sú a budú vo svojej podstate rovnaké. Stretnutia s rodinou, zastavenie sa v čase. Vianoce neovplyvňuje žiadna politická, sociálna alebo spoločenská zmena. Tieto Vianoce budem tráviť aj predávaním lístkov na stanici v Banskej Štiavnici. Cestujúcim, ktorí si kúpia u nás lístok 24., 25. a 26. 12., ponúkne- me do vlaku kávu alebo čaj. Bohužiaľ, po zmene cestovného poriadku bude cestujúcich menej. Z tejto likvidačnej redukcie nemáme radosť.

Katarína KRONAUEROVÁ, vlakvedúca, Košice:



- Spomienky na Vianoce v detstve sú nádherné. Stromček sme robili až pred Štedrým večerom, tešili sme sa na to. Dnes je to iné. Už od septembra na nás všade útočia reklamy. Vtedy sme mali na stromčeku salónky a brat ich po jednej jedol a papieriky zamaskoval tak, aby sme to nevideli. Viac sa ľudia stretávali. Dnes sa zakuklia doma. Ak idú na návštevu, tak len sa najesť. Už je to skôr o nakupovaní. Dlhé rady v obchodných domoch a preplnené nákupné košíky. Neverím, že obsah tých košíkov aj zjedla. (mcik)



NOVÝ VLAKOVÝ PRÍRASTOK

■ DVE ČASTI EUROPROJEKTU OPD SÚ UŽ ZREALIZOVANÉ

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., prevzala 13. decembra t.r. do užívania desiatu (poslednú) elektrickú poschodovú jednotku 671 a rušeň radu 381 od českých spoločností Škoda Vagonka a Škoda Transportation. Dodávka vlakov sa uskutočnila v rámci Operačného programu Doprava.



„Vybudovanie tohto vozového parku nás stálo nemálo síl,“ povedal na brífingu v Bratislave štátny tajomník rezortu dopravy Andrej HOLÁK. Podľa presvedčenia generálneho riaditeľa a predsedu predstavenstva Škoda Vagonka Jiřího PARUZU tieto nové jednotky určite prispesú ku kultúre cestovania a zlepšeniu vozidlového parku ZSSK. Dlhú životnosť a maximálnu spokojnosť poprial budúcim užívateľom rušňa radu 381 obchodný riaditeľ dodávateľskej spoločnosti Škoda Transportation Jaromír JELÍNEK. Ako na brífingu vyhlásil generálny riaditeľ ZSSK Pavol GÁBOR: „Dve časti veľkého europrojektu OPD sú týmto dňom zrealizované a pokojne môžeme povedať, že dobré dielo sa podarilo.“

Najnovší vlakový prírastok vo vozovom parku našej spoločnosti ZSSK bude premávať na trati Košice Čierna nad Tisou. Vlaky tohto typu, ktoré boli dodané skôr, premávajú napríklad cez Humenné, Prešov, Košice, Nové Zámky, Nitru či Prievidzu. Nové súpravy poskytujú väčší priestor na batožinu, klimatizáciu, elektrickú zásuvku i nízku úroveň vnútorného hluku. Ľuďom so zníženou mobilitou má nastupovanie uľahčiť sklápacia rampa.

Nové jednotky EPJ boli dodané na základe schváleného projektu obnovy parku železničných koľajových vozidiel pre ZSSK v rámci programu OPD 2007-2013 a sú z väčšej časti financované z prostriedkov EÚ.

Ďalší projekt predstavuje dodávku 12 kusov trojdielnych diesel-motorových jednotiek (DMJ) a do tohto programu patria aj poschodové súpravy s pomenovaním Push-pull, čo znamená tlačená - ťahaná súprava. Investičný náklad na obstaranie všetkých 32 vlakových súprav je 231 960 018 EUR, z toho z fondov EÚ a štátu je hradených 76% a z vlastných zdrojov Železničnej spoločnosti Slovensko 24 %.

K dnešnému dňu má ZSSK k dispozícii 23 nových jednotiek a oba rušne, posledná jednotka príde v prvom polroku 2013.

(zč, tasr)

Foto: P. MIKULÁŠEK

PRIPITÝ KAMIÓN ZABLÚDIL



AJ TO SA STALO

Pohodu v rušňovom depe v Humennom narušil zablúdený kamión. Keď šofér pochopil, že do depa vchádzajú rušne a nie kamióny, chcel sa obrátiť, ale...

Niekoľko zavolať políciu, že v depe okrem mladých rušňovodičov maturuje aj kamionista, ktorý má na vedľajšom sedadle fľašku tvrdého. Keď nafúkal skoro promile, vedel, že je zle. Skúsil historku, že to vypil až potom, čo vystúpil z kamiónu – zo šoku.

Odišiel bez vodičského preukazu. Okrem hnevu manželky musel zniesť aj krik žien z depa, ktorým pri cúvaní zničil záhon kvetov. Kto asi volal policajtov, že v rušňovom depe je kamión aj s „načatým“ šoférom? Žeby ženy zahrial pocit, že horšie, ako kvety, dopadol šofér?



GLOSUJEME

Novoročné predsavzatia

Skúsme si ten uhol, ktorý nás robí šťastnejšími a s ktorým robíme šťastnejších našich blízkych, ponechať aj po sviatkoch.

Skúsme si pár dní aj po novom roku ponechať náladu z domu, aby novoročná pohoda nezmizla tak rýchlo, ako kapor, šalát či novoročné predsavzatia o poslednej cigarete.

Nový rok je spojený s osobnými predsavzatiami ako začnem..., prestanem..., nebudem... Všetky so spoločným cieľom zlepšiť svoj život.

Žiaľ, málokedy nám toto odhodlanie vydrží dlhšie. Sami pred sebou sa vyho-

voríme na nedostatok času, peňazí či síl. A náš život sa vráti do zabehaných koľají.

Je však spôsob, ktorý by nás dokázal urobiť šťastnejšími, spokojnejšími. Treba len zmeniť náš prístup k ľuďom okolo. Byť chvíľu milším a vládnejším, chápajúcejším k najbližšej rodine, susedom, k ľuďom, s ktorými sa náhodne stretáme. Na pekné slovo a úsmev budú aj oni reagovať vládnejšie, chápaivejšie, milšie. Život sa nám všetkým bude zrazu zdať krajší a o niečo ľahší.

Tak skúsme menej hundrať a mračiť sa a začnime chváliť a usmievať sa... Uvidíme, čo sa stane!

Mikuláš ČIKOVSKÝ



VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

ZLÚČENIE CENTIER PREDAJA OPTIMALIZÁCIA SLUŽIEB ZÁKAZNÍKOM



Od 1. januára 2013 začnú platiť zmeny na sekcii služieb zákazníkom, v centrách predaja dôjde k zlučovaniu. Prečo sa k tomuto kroku pristúpilo? Odpovedá riaditeľ sekcie služieb zákazníkom PETER KLIMENT.

Od 31. decembra tohto roku končia tri centrá predaja, ktoré budú včlenené do iných centier. Centrum predaja Spišská Nová Ves bude začlenené do Centra predaja Poprad-Tatry, Humenné bude začlenené do Prešova a Čierna nad Tisou do Centra predaja Košice. Kontaktné centrum v Košiciach bude vyňaté z Centra predaja Košice a zriadené samostatné Centrum predaja – Kontaktné centrum.

Týmto krokom sme zavŕšili projekt optimalizácie počtu centier predaja, ktorého cieľom bola zmena vnútornej organizácie riadenia sekcie a redukcia počtu centier predaja v nadväznosti na rozloženie štátnej správy a samosprávy. K optimalizácii sme pristúpili na základe nezávislých analýz efektivity riadenia našej sekcie. Podarilo sa nám tak znížiť počet centier z 22 na výsledných 13. Komplexným výsledkom celého projektu je aj dokladovateľná úspora zdrojov vo výške 100 000 EUR ročne!

Už v rokoch 2011 – 2012 bolo včlenené Centrum predaja Kúty do centra Bratislava, Prievidza a Levice do centra Nitra, Čadca a Vrútky do centra Žilina, Komárno do centra Nové Zámky.

Súbežne s touto organizačnou zmenou, sekcia služieb zákazníkom, za pomoci odboru riadenia ľudských zdrojov, nastavila aj motivačný systém v katalógu profesií. Spočíva v tom, že vedúci centier predaja, hlavní pokladníci, vedúci zmien a osobní pokladníci majú presne stanovené kritériá a systém hodnotenia svojej práce v závislosti od výšky dosahovaných tržieb, od počtu vydaných cestovných dokladov, a to v prepočte na počet zamestnancov v jednotlivých centrách.

Priamym riadiacim článkom centier predaja naďalej zostáva oddelenie služieb zákazníkom.

MLADÍ SPÄŤ NA ŽELEZNICU?



V ostatnom čase práca na železnici neláka mladých ľudí. Podľa štatistík nám však za niekoľko rokov budú chýbať zamestnanci na odborných miestach. Čo sa dá urobiť s tým, aby sme pre železniciu opäť získali mladých ľudí? Odpoveď nám poskytol riaditeľ odboru riadenia ľudských zdrojov JOZEF LUHA.

Radi by sme zatriaktívili železničné povolanie a vrátili mu úctu, ktorú malo kedysi. Preto sme urobili dohody o vzájomnej spolupráci so šiestimi školami, ktoré majú študijné odbory na celom Slovensku so zameraním na železničnú prevádzku.

V rámci dlhodobej stratégie rozvoja ľudských zdrojov sme spracovali pre každú školu prezentáciu s cieľom prebudovať záujem študentov predovšetkým o prevádzkové profesie v ZSSK – rušňovodiči, vlakvedúci, osobní pokladníci a profesie v opravárstve. Na základe dohôd s vedením škôl budeme robiť prezentácie pre študentov na každej škole minimálne raz za rok. Doteraz sme urobili tri takéto prezentácie. Osobitnú prezentáciu zameranú na rodičov a študentov chceme robiť počas dní otvorených dverí na školách. Len pred pár dňami sme boli na Strednej priemyselnej škole dopravnej v Trnave.

Študenti, ktorí prejavia záujem o niektorú zo spomínaných profesií, budú zaradení do tzv. cielej prevádzkovej praxe, ktorá im umožní podrobnejšie sa oboznámiť s konkrétnou profesiou priamo na pracoviskách ZSSK. Napríklad, pripravujeme možnosť, aby sa praktikanti mohli previezť pri rušňovodičovi. Chceme tak vytvoriť podmienky, ktoré budú pomáhať pri výchove našich budúcich zamestnancov a zatriaktívniť železničnú dopravu.

Zmeny na TEŽ

ZSSK od 1. januára 2013 opätovne zavedie samoobslužný výpravný systém (SVS) na tratiach Tatranských elektrických železníc (TEŽ) a Ozubnicovej železnici (OŽ). Od januára zároveň bude tento tarifný systém používať jednotný názov Tatranské elektrické železnice (TEŽ). Vlaky nebudú sprevádzané vlakovým personálom. Cestujúci nastúpi do vlakov s už vopred zakúpeným cestovným lístkom, ktorý je povinný bezprostredne po nástupe do vlaku označiť v označovači. Cestovný lístok si cestujúci zakúpi v predajných miestach ZSSK, v stacionárnych automatoch a u zmluvných predajcov. Výnimkou je tarifný bod Tatranský Lieskovec, kde bude zabezpečený doplnkový predaj cestovných lístkov rušňovodičom. Zákazník bez platného cestovného lístka zaplatí okrem cestovného aj prirážku vyššiu (30 EUR). Dôvodom zavedenia samoobslužného výpravného systému je jednotný systém vypravenia cestujúcich a zníženie finančných nákladov ZSSK. (zč)



■ Koncom novembra sa uskutočnilo v Tatranskej Lomnici zasadanie Monitorovacieho výboru OPD – jedného z pravidelných nástrojov, ktorými si Európska komisia overuje stav čerpania eurofondov na dopravné projekty. Za účasti predsedu Monitorovacieho výboru OPD – ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Jána Počiatka, boli na rokovaní prijímatelia pomoci z NDS, a.s., SSC, ŽSR a ZSSK, ktorí informovali o pokroku pri realizácii

cilí jednotlivých projektov. Delegáciu ZSSK viedol generálny riaditeľ Pavol Gábor (na obr. vpravo).

Momentálne ZSSK pripravuje ďalší tender na dodanie deviatich dvojsystémových elektrických vlakov pre regionálnu dopravu. Predpokladaná cena za dodanie nových vlakových súprav bude 90 mil. eur bez DPH. Nové elektrické vlakové súpravy by mali premávať v regionálnej doprave v okolí Bratislavy a Košíc. Foto: P. Mikulášek

REALIZÁCIA INTEGROVANEJ DOPRAVY JE NÁROČNÝ PROCES



Skrátiť cestovanie za prácou do mesta a zároveň znížiť počet áut na cestách sa viacerým európskym metropolám podarilo pomocou záchytných parkovísk a kvalitnej verejnej dopravy. Príkladom je neďaleké Brno či Viedeň a ich integrované systémy, ktoré kombinujú regionálne autobusy, železniciu a mestskú hromadnú dopravu. Na niečo podobné sa už dlhší čas chystá aj Bratislava a okolité okresy. O postupe príprav na realizáciu integrovaného dopravného systému v tejto oblasti sa zhovárame s riaditeľom úseku obchodu ZSSK Jozefom SCHMIDTOM.

tarifa dopravcu. Znamená to, že cestujúci bude mať možnosť vybrať si, či cestuje za cestovné a za podmienok v rámci IDS BK, alebo za zachovaných podmienok toho ktorého dopravcu. Po uplynutí prechodného obdobia si duálnu tarifu ponechajú len železniční dopravcovia, vzhľadom na svoje pôsobenie aj mimo územia pôsobnosti IDS BK. Predplatný cestovný lístok IDS BK bude v rámci vymedzených zón platiť na cestovanie vo všetkých integrovaných linkách jednotlivých dopravcov.

● **Jedným z dôvodov, pre ktoré rozširovanie integrovaného dopravného systému mešká, je hľadanie dohody medzi zainteresovanými dopravcami, do akej miery budú v začiatkoch celý systém dotovať a ako bude fungovať prerozdelenie tržieb. Aký je pohľad ZSSK na fungovanie celého systému?**

Dotácie do IDS BK budú smerované od súčasných objednávateľov - IDS BK ako takého - a od jednotlivých objednávateľov dopravných výkonov v regióne. Objednávateľmi a zriaďovateľmi organizátora Bratislavská integrovaná doprava, a. s. je Magistrát mesta Bratislava a Bratislavský samosprávny kraj, ktorí sú zároveň objednávateľmi dopravných výkonov mestskej hromadnej dopravy (Dopravný podnik mesta Bratislava, a. s.) a prímestskej autobusovej dopravy (Slovak Lines, a. s.). Objednávateľom železničných dopravných výkonov aj pre IDS BK je MDVRR SR. Spôsob prerozdelenia tržieb v rámci IDS BK je závislý od prepravných výkonov jednotlivých dopravcov v konkrétnych zónach a založený na obdobných princípoch, ako je tomu napríklad v IDS JMK (Brno). ZSSK konštatuje pripravenosť na pristúpenie k IDS BK. Vzhľadom na viaceré skutočnosti (cestovný poriadok prímestskej autobusovej dopravy, štádia prípravy viacerých podstatných materiálov, absencia dopravného prieskumu a pod.) máme však opodstatnené obavy ohľadom dodržania plánovaného termínu spustenia IDS BK.

● **Podľa projektu budú v I. štvrtroku 2013 zavedené integrované predplatné cestovné lístky na území Bratislavy a regiónu Záhorie. Umožnia cestovať neobmedzene v rámci zvolenej časovej a územnej platnosti u ktoréhokoľvek dopravcu zapojeného do integrovaného dopravného systému. Ako je to s kompatibilitou čipových kariet jednotlivých dopravcov?**

Plánovaný termín spustenia IDS BK

je marec 2013. V súčasnosti robíme maximum, aby bola zabezpečená kompatibilita BČK jednotlivých dopravcov tak, aby cestujúci mohol využívať výhody IDS na celom území a u všetkých dopravcov. Spracovanie projektov kompatibility BČK a výpravných systémov jednotlivých dopravcov boli hlavným dôvodom odkladu spustenia IDS BK z decembra 2012.

● **Nosným dopravným systémom IDS bude koľajová doprava. Je ZSSK pripravená po technologickej stránke na IDS? Napríklad, dôležitá je aj otázka označovačov cestovných lístkov...**

Obstarávateľom označovačov pre cestovné lístky IDS BK je koordinátor - Bratislavská integrovaná doprava, a. s.

Spustenie IDS BK bude v prvom kroku len v oblasti predplatných cestovných lístkov IDS BK, ktoré nie je nutné označovať v označovači pri nástupe do vozidla. Vzhľadom na už vyššie uvedené a úpravy nášho výdajného systému, opätovne konštatujeme pripravenosť ZSSK na spustenie IDS BK.

● **O akú zmenu presne pôjde pri IDS? Zmení sa len spôsob zakupovania lístkov, spôsob platenia, resp. jednotlivé ceny? A zostanú aj rovnaké linky a prestupy, alebo budú vytvorené úplne nové spoje, ktoré na jednej strane budú vyzeráť ako prímestské, na druhej budú túto dopravu vykonávať aj v meste, alebo nahradia časť mestskej hromadnej dopravy?**

Z pohľadu železničnej dopravnej služby bol na integrovaných traťových úsekoch Bratislava – Malacky – Závod (Kúty) a Zohor – Záhorská Ves zvýšený rozsah dopravných výkonov tak, aby sme zabezpečili nosný systém koľajovej dopravy v rámci pripravovaného IDS BK. Na území hlavného mesta bude možné vo vlakoch Os a REX cestovať aj na cestovné doklady IDS BK, avšak vzhľadom na jestvujúci stav dopravnej služby na území mesta nepredpokladáme, že vlaky začnú suplovať mestskú hromadnú dopravu. Cestovné lístky IDS BK budú zónové, čo znamená, že cestovný lístok neplatí na presnej relácii z bodu „A“ do bodu „B“, ale na presne vymedzenom území v zmysle zonácie IDS BK. V rámci jednotlivých zón, pre ktoré má cestujúci zakúpený cestovný lístok IDS BK môže cestovať akýmkoľvek zaintegrovaným dopravcom v čase platnosti cestovného lístka IDS BK.

Tomáš ŠARLUŠKA

TUNEL V SUTERÉNE

Je takmer nemožné postaviť dnes železničný tunel bez európskych peňazí. Až taký problém to však nebol pre našich starých rodičov. Bez veľkých strojov dokázali vyhlbiť tunely, ktoré používame už viac ako sto rokov. My dnes dokážeme vytuňelovať hocičo, ale za posledné polstoročie sa nám podarilo odovzdať len jeden tunel, v polovici tohto roku pri Trenčíne. Na železnici tak máme vyše 70 tunelov s celkovou dĺžkou nad 43 kilometrov. Na obrázku je jeden z nich a vo viacerých ohľadoch je nezvyčajný - tunel vo Vyšných Hágoch.

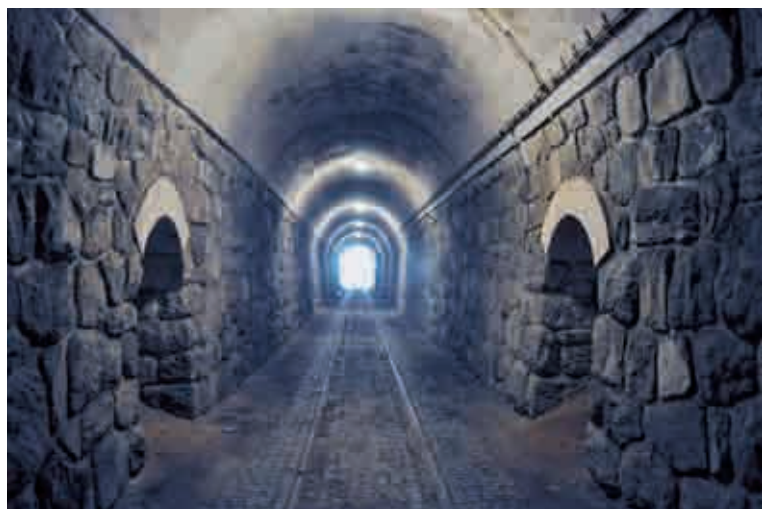
Vybudovaný bol za prvej Československej republiky, počas výstavby ústavu na liečbu tuberkulózy, ktorá bola rozšírená medzi chudobnejšími vrstvami obyvateľstva. Architekti, podľa vzoru podobných zariadení v Európe a najmä vo Švajčiarsku, naprojektovali objekt, v ktorom popri liečebných oddeleniach vznikli aj obchody, pošta, telefónna ústredňa, holičstvo či kino so 600 sedadlami. Ústav využíval aj vlastný hospodársky dvor pre zvieratá a mal o.i. aj laboratóriá pre výskum tuberkulózy. S výstavbou sa začalo v roku 1934 a už vtedy si architekti uvedomovali, že budovy v horskom prostredí potrebujú aj špeciálnu izoláciu na zateplenie... A bolo treba vyriešiť aj výškový rozdiel, ktorý im stál v ceste. Tak vznikla myšlienka tunela, ktorý má vchod len z jednej strany. Koľajnice v tuneli sa končia v suteréne ústavu, kde je ešte aj dnes rušno. Takže, stavba tunela nebola megalomaništvom vytrhnutým z reality. Bol to veľký projekt našich predkov.

Tunel vznikol na vlečke, ktorá viedla do ústavu. Nikdy neslúžil na dopravu osôb, ale len materiálu na prevádzku ústavu: od uhlia až po lieky. Vlečka sa používala až do výstavby plynovej kotolne v r.1971, ale do tunela vlaky prestali chodiť už skôr. Dnes ho využívajú nákladné autá, ktoré odvádzajú rôzny odpadový materiál z ústavu a niekedy aj autobusy, ktoré tu prečkávajú noc. Vlečka sa už viac ako 40 rokov nepoužíva, ale 170 m dlhý tunel je ešte dnes vo veľmi dobrom stave. Po oboch stranách tunela nájdete bezpečnostné výklenky. Tunel, na rozdiel od koľaje vlečky, nebol elektrifikovaný. Vagóny mal od úvratovej výhybky do tunela ťahať akumulátorový rušeň, ale nakoniec sa používal navijak.

Tunel nájdete asi 500 m od Výhybne Vyšné Hógy. Z vlečky smerujúcej k tunelu sa už veľa nezachovalo. Koľajnice sú rozobrané. Len vo výhybni zostala ešte slepá koľaj, ktorá smeruje k ústavu a v šrote zatiaľ neskončila ani časť koľají priamo pred tunelom. Zatiaľ prežila aj úvratová výhybka, ku ktorej kedysi hore kopcom tlačili do ústavu rôzny tovar. Vďaka streetview mapám od Googlu si tunel môžete pozrieť aj cez internet. Je priamo pri prístupovej ceste do ústavu, oproti kotolni s úvratovou výhybkou.

Mikuláš ČIKOVSKÝ

Snímka - autor



PODPORA SPOLOČNÝCH POSTUPOV

■ GENERÁLNI RIADITELIA ŽELEZNÍC G4 SA ZIŠLI V BRATISLAVE

Na pozvanie generálnych riaditeľov slovenských železničných spoločností sa v dňoch 29. a 30. novembra uskutočnilo v Bratislave rokovanie generálnych riaditeľov Združenia G4, ktoré je regionálnym združením Spoločenstva európskych železníc (CER) a Medzinárodnej železničnej únie (UIC), kde sú združené železničné spoločnosti a organizácie krajín strednej a juhovýchodnej Európy: Slovinska, Chorvátska, Maďarska, Bosny a Hercegoviny, Rakúska a Slovenska.

Predsiednícou železničnou spoločnosťou sú Rakúske železnice (ÖBB). Bratislavské rokovanie viedol generálny riaditeľ ÖBB Christian Kern. Stretnutia v Bratislave sa zúčastnili tiež výkonný riaditeľ CER Libor Lochman a riaditeľ UIC pre Európsky región Simon Fletcher. V mene generálnych riaditeľov slovenských železničných spoločností pozdravil účastníkov stretnutia generálny riaditeľ našej spoločnosti Pavol Gábor, ktorý s Lubomírom Hradiským, vedúcim oddelenia medzinárodných vzťahov, zastupoval ZSSK.

Hlavným poslaním tohto združenia je vzájomná podpora a koordinácia spoločných postupov pri spracovaní stanovísk železničného sektoru, najmä pri príprave európskej regulačnej legislatívy v železničnom sektore, podpora a rozvoj spolupráce medzi členskými železničnými spoločnosťami v osobnej a nákladnej doprave a tiež príprava spoločných aktivít vo vybraných oblastiach.

Pán Lochman, výkonný riaditeľ CER, informoval účastníkov o aktuálnom vývoji v rámci prípravy novej európskej legislatívy – najmä tzv. Štvrtého železničného balíčka – ktorej implementácia bude mať vplyv aj na samotnú železničnú prevádzku a regulačný rámec v členských krajinách EÚ.

Z pohľadu našej spoločnosti je dôležitá najmä legislatíva týkajúca sa liberalizácie vnútroštátnej osobnej dopravy; momentálne prebieha pripomienkové konanie k tomuto legislatívnemu dokumentu medzi zainteresovanými európskymi inštitúciami a železničným sektorom, ktorý v Bruseli zastupuje CER. Je veľmi dôležité, aby sme mali k dispozícii informácie „z prvej ruky“ a boli sme

schopní včas zareagovať na prípravu legislatívy, najmä v rámci komunikácie s naším akcionárom – Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Pán Lochman sa vo svojej prezentácii venoval aj problematike prípravy programu čerpania Európskych fondov v nasledujúcom programovacom období 2014-2020, v rámci ktorého by sa ZSSK mohla opätovne uchádzať o finančnú podporu EÚ na mobilné prostriedky.

Najdôležitejšie súčasné aktivity UIC prezentoval pán Fletcher. Zdôraznil najmä iniciatívu európskeho železničného priemyslu, projekt „Shift2Rail“, ktorého cieľom je podporiť železničný sektor v oblasti výskumu a rozvoja, s cieľom upevniť pozíciu európskeho železničného sektoru ako lídra na svetovom železničnom trhu. Dôležitou problematikou je aj otázka štandardizácie v rámci aktualizácie vyhlášok UIC, ktoré sú základným dokumentom UIC pre oblasť medzinárodnej železničnej prevádzky.

V ďalších častiach rokovania jednotlivé železničné spoločnosti prezentovali aktuálne informácie z pohľadu vývoja na dopravnom trhu vo svojich krajinách. Niektoré železničné spoločnosti predstavili tiež svoje návrhy na budúce spoločné aktivity v rámci združenia, najmä v oblasti nákladnej dopravy.

Na záver rokovania, zástupca Slovinských železníc (SŽ) pán Jelenc pozval, v mene generálneho riaditeľa SŽ, generálnych riaditeľov na nasledujúce stretnutie G4 do Slovinska. Toto rokovanie by sa malo uskutočniť v októbri 2013, prípravné zasadnutie budú organizovať slovenské železničné spoločnosti v septembri budúceho roku. (fh)



■ Bratislavské rokovanie G4 viedol generálny riaditeľ ÖBB Christian Kern (uprostred), účastníkov pozdravil za slovenské železničné spoločnosti generálny riaditeľ ZSSK Pavol Gábor.



PLÁNUJ – UROB – KONTROLUJ...

■ AUDIT INTEGROVANÉHO MANAŽÉRSKEHO SYSTÉMU V ZSSK

Certifikačná spoločnosť Bureau Veritas Slovakia spol. s r.o. vykonala v dňoch 10. – 12. septembra 2012 v Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. integrovaný audit SM, prvý dozorný pre SM kvality a recertifikačný pre SM BOZP. Cieľom auditu bolo preveriť zhodu systému s požiadavkami normy ISO 9001:2008 o kvalite a OHSAS 18001:2007 o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci.

Auditorský tím, v spolupráci s kompetentnými zamestnancami zainteresovaných organizačných útvarov, vykonal audit na vybraných pracoviskách ZSSK: OS, OIK, ORLZ, SeSZ, SeL, SeMN, SeM, RP ORLZ- Košice, CeP: Trnava prac. Leopoldov, Košice, N. Zámky, Zvolen, TB: Kúty, Ružomberok, SPD: N. Zámky, Zvolen, Bratislava, SPS: Košice, N. Zámky, SPO: N. Zámky.

Pri audite boli použité viaceré metódy - rozhovory, pozorovanie činností a preskúmanie dokumentácie a záznamov. Na základe zhodnotených výsledkov posledného auditu a zistení vykonaného integrovaného auditu vo vzťahu k auditovaným požiadavkám auditorský tím konštatoval, že požiadavky noriem sú aplikované v požadovanom rozsahu, systém sa zlepšuje a je evidentná snaha o zvyšovanie jeho efektívnosti. Úroveň integrácie jednotlivých manažérskych systémov (kvalita a BOZP) je na strednej úrovni - 85%.

Audit potvrdil ponechanie platnosti certifikátu kvality na produkty a opätovné vydanie certifikátu na predmet SM BOZP.

Vo vzťahu k auditovaným požiadavkám tím audítorov identifikoval jednu nezhodu, konštatoval odporúčania a poukázal na silné stránky, pozorovania a príležitosti na zlepšenie.

INTEGROVANÝ MANAŽÉRSKY SYSTÉM (IMS)

V súčasnosti je pojem integrovaný systém riadenia veľmi frekvencovaný. Správnym integrovaným systémom riadenia by mal byť jednotný spôsob vedenia a riadenia organizácie, ktorý o. i. spĺňa požiadavky na riadenie kvality, environmentu, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a informačnej bezpečnosti. Pomocníkom pri tvorbe takéhoto systému je INTEGROVANÝ MANAŽÉRSKY SYSTÉM.

Filozofia a štruktúra IMS je vytvorená na princípe Demingovho PDCA cyklu:

Plan – PLÁNUJ (najsť si činnosť naplánovať),

Do – UROB (činnosť urobiť podľa toho, ako si ju naplánoval),

Check – SKONTROLUJ (skontrolovať výsledky práce),

Act – REAGUJ (na základe výsledkov hľadať, ako neopakovávať chyby, ktoré sa stali a čo je možné ďalej zlepšiť), a to znovu naplánovať, urobiť, skontrolovať...

Tento systém má univerzálnu platnosť pre všetky manažérské subsystémy (kvalita, environment, BOZP apod.)

INTEGROVANÝ MANAŽÉRSKY SYSTÉM ZSSK

Rozhodnutie budovať, implementovať a udržiavať integrovaný manažérsky systém v ZSSK je strategickým cieľom, ktorý vrcholový manažment realizuje v spoločnosti metódou postupných krokov získavania certifikátov kvality. Zdokumentovanie stanovených postupov a zásad manažmentu ZSSK je zae-finované v Príručke IMS a súvisiacich dokumentoch.

Integrovaný manažérsky systém ZSSK v súčasnosti zahŕňa:

certifikované produkty QMS

==> **predaj cestovných dokladov,**

==> **IC vlaky na trati Bratislava – Žilina – Košice a späť,**

==> **Ex vlaky na trati Bratislava – Banská Bystrica a späť,**

==> **prevádzka súprav segmentu „EUROVLAKY“,**

podľa normy ISO 9001:2008 (o kvalite)

a certifikovaný SM BOZP

==> **prevádzkovanie osobnej dopravy na železničnej dráhe,**

podľa štandardu OHSAS 18001:2007 (o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci).

PREČO BUDOVAŤ IMS?

Prínosom a hlavným účelom budovania IMS je príležitosť organizácie preukázať svoj záväzok voči rozvoju v oblasti vzťahu k zákazníkom, ako aj vo vzťahu k životnému prostrediu a ochrane zdra-

via a bezpečnosti pri práci. Podmieňujúcim prvkom úspešnej implementácie IMS je vo väčšine prípadov zvládanie dvoch aktivít:

1. **stanovenie správnych a reálnych cieľov pre správne časové horizonty,**
2. **stanovenie programov na dosiahnutie stanovených cieľov, vrátane komplexných podmienok pre ich realizáciu.**

Stanovenie cieľov a programov na ich dosiahnutie sa odvíja od celkovej stratégie organizácie, v rámci ktorej majú špecifické postavenie jednotlivé manažérské systémy.

Vo všeobecnosti, základom úspechu všetkých procesov a činností v každej organizácii je kvalitné riadenie. V oblasti budovania IMS v ZSSK je to riadiaci tím IMS pod vedením zmocnenca IMS Ing. Romana Kusého, manažér IMS Ing. Ladislav Hacaaj a tím interných audítorov IMS, ktorí v spolupráci so všetkými zamestnancami zainteresovaných organizačných útvarov ZSSK dokazujú, že im ide o spoločnú vec a majú snahu nachádzať a zavádzať nové riešenia.

Napriek tomu, že ZSSK sústavne preukazuje efektívnu implementáciu a zlepšovanie IMS a je pre ňu jednoznačným prínosom, vieme o rezervách v mnohých oblastiach a na základe nich sa objavujú dôležité otázky - Kto bude za celý proces zodpovedný? Čo nám budovanie IMS prináša? Máme dostatok zdrojov (finančných, materiálových, personálnych, technických, atď.) na budovanie, certifikovanie a neustále zlepšovanie IMS? - a pod. Vieme, čo chceme vybudovať a zavádzať, ale nie vždy je jednoznačne jasné, akým spôsobom bude celý proces zabezpečovaný.

Definovanie jednoznačných odpovedí na každú otázku nie je jednoduché. Môže nám však pomôcť pochopenie podielu každého zamestnanca pri zabezpečovaní zadefinovaného strategického cieľa a väčšia angažovanosť manažmentu, a to na všetkých úrovniach riadenia. Pochopenie, že zavedenie, nastavenie, udržiavanie, zlepšovanie a certifikácia IMS nie je len záležitosťou určitého tímu zamestnancov, ale že vybudovať a udržiavať kvalitný systém riadenia, zodpovedajúci určitým štandardom, je samozrejme a nevyhnutná súčasť práce každého manažéra.

Ladislav HACAJ
manažér IMS

Nový grafikon priniesol, okrem pravidelných posunov časov, aj niekoľko výrazných zmien. Po prvý raz štát zdefinoval osobnému dopravcovi nielen počet kilometrov, na ktoré bude prispievať zo štátneho rozpočtu, ale aj konkrétny rozsah vlakov na jednotlivých tratiach, s cieľom určiť, na ktorých úsekoch sa bude podporovať železnica a kde sa dá prednosť verejnej autobusovej doprave.

NOVÝ GRAFIKON

■ ZMENY PLATNÉ OD 9. DECEMBRA 2012

Týmto rozhodnutím sa od 9. decembra zrušila doprava osobnými vlakmi v úsekoch: Prievidza – Nitrianske Pravno, Jesenské – Plešivec – Turňa nad Bodvou (zostáva tu prevádzkovaná len diaľková doprava), Plaveč – Čirč, Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany a Spišské Vlachy – Spišské Podhradie.

Ministerstvo dopravy nakoniec prehodnotilo svoje rozhodnutie a ponechalo dopravu z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice. Na trati zo Starej Ľubovne do Plavče pôjdu vlaky až od prvej zmeny grafikonu v piatok a v nedeľu.

Vlaky zo zrušených úsekov sa presúvajú na trate, kde je cestujúcich vo vlakoch dlhodobo viac. Na väčší počet vlakov sa tak môžu tešiť cestujúci na tratiach: Humenné – Stakčín, Zvolen – Filákov, Banská Bystrica – Brezno a Žilina – Rajec.

Diaľkové vlaky pribudli na tratiach Bratislava – Zvolen – Košice, ako aj pri spojení Prievidze s hlavným mestom. Lepšie spojenie severu s juhom Slovenska zabezpečia zase rýchliky zo Žiliny na Zvolen.

Celkovo máme naplánovaný približne rovnaký počet vlakových kilometrov ako pred rokom. Štát si na tento nový grafikon objednal u našej spoločnosti 29,1 milióna km. Rozdiel oproti minulému roku je 0,25 mil. km, čo je menej ako jednopercentný pokles. Do týchto výkonov nie sú zahrnuté IC vlaky, ktoré sú bez dotácie štátu. U nich, naopak, dôjde k navýšeniu objemu asi o 7 percent na 1,22 milióna vlakových kilometrov.

Denne vypravíme 1 410 vlakov, a to 8 vlakov InterCity (IC), 20 vlakov EuroCity (EC), 23 expresných vlakov (Ex), 98 vlakov RegionalExpres (REX), 4 vlaky EuroNight (EN), 59 rýchlikov (R), 13 zrýchlených vlakov (Zr) a 1 185 osobných vlakov.

IC VLAKY KOŠICE – BRATISLAVA

pôjdu v štvorhodinovom takte. Prvý ranný odchádza z Bratislavy o 5.33 h a posledný o 17.33 h. Z Košíc budú vypravené tiež v rovnakých intervaloch, prvý o 5.28 h a posledný o 17.28 h. Ich jazdný čas je 4 hodiny a 59 minút a všetky budú zastavovať aj v Trnave a Trenčíne. Na rozdiel od minulých rokov počas celého obdobia pôjdu v jednotných časoch (bez zimného a letného variantu, ktorý bol kvôli výlukám). Tieto vlaky už druhý rok prevádzkujeme bez finančnej podpory štátu. Stále nám však vykazujú stratu (tento rok okolo 4 mil. eur), aj preto je na nich kladený väčší dôraz. K vlakom mimo zmluvy so štátom pribudol nedeľný expres z Košíc do Bratislavy. Je to povinne miestenkový Ex 1502 „Chopok“ s odchodom z Košíc o 15:28 h. Aj tento vlak prevádzkuje naša spoločnosť na vlastné komerčné riziko. Preto tu platí cenník IC vlakov, ale bez cenovej úrovne A.

VLAKY NA HLAVNOM ŤAHU

Základom tvorby grafikonu bolo zahustenie diaľkovej dopravy, ktorá bude chodiť v striktnom taktovom režime. Na trati Žilina – Bratislava vznikol v rannej špičke hodinový interval príchodu diaľkových vlakov do Bratislavy hl. st.



A vznikom troch nových párov vlakov RegionalExpres (REX) z Trenčína je v exponovaných časoch zabezpečený polhodinový interval príchodu cestujúcich do hlavného mesta.

V rýchlikoch na hlavnom ťahu z Bratislavy do Košíc sú plánované už len klimatizované vozne (okrem posilových vozňov). So zvyšujúcim sa počtom dodaných nových jednotiek chodí viac aj osobných klimatizovaných vlakov. S novým grafikonom nedochádza k presunu týchto modernejších súprav medzi regiónmi. Nové elektrické poschodové jednotky EPJ 671 budú naďalej zabezpečovať dopravu v okolí Žiliny, Trenčína a Košíc. Push-pully budú nasadzované v okolí Bratislavy, Trnavy, Nových Zámkov, Kútov. Dieselmotorové jednotky DMJ 861 zostanú sústredené v okolí Humenného a Nitrý.

Vo vnútroštátnych vlakoch kategórie IC na trase Bratislava – Košice sú miesta s tichou zónou zrušené.

TAKTOVÁ DOPRAVA

Hlavnou zmenou oproti minulým rokom je snaha o taktovú dopravu, čo znamená jazdu vlakov v rovnakých, pravidelných, časových intervaloch počas dňa. U osobných vlakov sa vytvorili štyri kategórie tratí, ktoré sa líšia počtom vlakov za deň.

Prvá kategória je **maximálny takt**. Na týchto úsekoch prejde v pracovných dňoch 24 párov vlakov a vo voľných dňoch 16 párov. Pri takomto objeme idú vlaky v čase dopravnej špičky každú polhodinu, maximálne v hodinovom takte v čase dopravného sedla.

Stredný takt zabezpečuje hodinový takt v čase špičky a dvojhodinový takt v čase dopravného sedla. V pracovný deň tu pôjde 14 párov vlakov a vo voľný deň 10 vlakov oboma smermi.

Minimálny štandard znamená 11 párov v pracovných dňoch a 7 v nepracovných. Vlaky tu pôjdu rovnako ako u stredného taktu, ale čas dopravného sedla je predĺžený.

Vo štvrtej kategórii je **udržiavací režim**, kde pôjdu približne 4 páry vlakov v pracovných a 3 vo voľných dňoch. Týka sa to tratí: Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce, Trenčín – Chynorany, Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica, Lipany – Plaveč, Brezno – Tisovec, Brezno – Červená Skala, Leopoldov – Nové Mesto nad Váhom (ponechané vlaky REX a R) a Košice – Turňa nad Bodvou (ponechané vlaky R).

PÁSMOVÁ DOPRAVNÁ OBSLUHA

Novinkou v grafikone je aj pásmová dopravná obsluha na traťovom úseku Bratislava – Kúty. Týmto reagujeme na potreby cestujúcich a predpokladané spustenie Bratislavskej integrovanej dopravy (BID), ktoré je plánované na prvú polovicu roka 2013. ZSSK bude tvoriť kostru dopravnej obsluhy v rámci BID, preto sa tomu prispôbuje doprava na danej trati.

Tá zabezpečí dopravu rýchlejším REX vlakom do Bratislavy, ktorý ale v úseku z Kútov do Malaciek zastavuje na všetkých zastávkach ako osobný vlak a bez zastavenia pokračuje v úseku Malacky – Bratislava. V ŽST Malacky je vytvorený

minimálny prestupný čas pre pokračovanie potenciálnych cestujúcich Os vlakom Malacky – Bratislava.

Cieľom týchto zmien je vytvoriť kvalitnú dopravnú obsluhu v okolí Bratislavy tak, aby bol zabezpečený rýchly návoz cestujúcich z blízok aj vzdialených miest a obcí na danej trati. Doprava je zabezpečovaná dvoma kategóriami vlakov. Osobné vlaky zastavujúce vo všetkých staniach a zastávkach tvoria prípoje k rýchlym vlakom REX. Tie zase zabezpečujú rýchlu prepravu zo vzdialených obcí, ale bez zastavovania v okolí Bratislavy.

NOVINKY

- Na trati Budapešť (Štúrovo) – Bratislava – Brno vznikol dvojhodinový interval odchodov vlakov.
- Medzi ČR a SR nastáva zmena v doprave autovožňov z Košíc do Prahy, ktoré už chodia v inom vlaku ako tie z Popradu.
- Výrazná zmena nastala pri ceste do Viedne. Všetky vlaky chodia na novú ŽST Wien Hauptbahnhof (Hbf.), ktorá má lepšie napojenie na MHD.
- V letnej sezóne bude vo vlakoch EC 276/277 vedený dvakrát týždenne nový priamy lôžkový vozeň na trati Praha – Bratislava – Budapešť – Split. Rozšíri sa možnosť prepravy aj do prímorských letovísk v Čiernej Hore. Denne bude vo vlakoch EC 272/273 Avala lôžkový aj ležadlový vozeň Praha – Bratislava (9.50 h) – Bar (nasledujúci deň 10.46 h). Spojenie do Bulharska zabezpečia priame vozne vo vlaku EN 476 do Burgasu a Varny.

Spracoval: **Mikuláš ČIKOVSKÝ**

ZVÝŠIŤ ZÁUJEM O ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU



■ Nový GVD bol ústrednou témou tlačovej besedy 4.12. na GR ZSSK. Zástupcov médií informovali Ing. J. Kubáček (MDVRR SR) a Mgr. J. Schmidt, riaditeľ úseku obchodu ZSSK. Foto: P. Mikulášek

Zámerom pri tvorbe grafikonu bolo spriehľadniť cestovný poriadok, zaviesť doňho systém, zabezpečiť prípoje vlakov a v súlade so skúsenosťami zo zahraničia zvýšiť záujem verejnosti o železničnú dopravu.

Ďalšou snahou je dosiahnuť vnútorné úspory ZSSK z novej organizácie prevádzkovej práce (zvýšenie denných priebehov vozidiel, racionálnejšie využitie personálu) a následne znížiť vysoké fixné náklady. Týmto krokom chceme preukázať akceschopnosť železnice v praxi a vytvoriť tak podmienky pre nadchádzajúce vážne rokovania o koordinácii železničnej a autobusovej dopravy s VÚC. Hlavným zámerom ministerstva je účelne prerozdeliť výkony medzi železničnú a cestnú verejnú dopravu podľa úloh, ktoré boli dané vládou SR.

Domnievam sa, že hlavným prínosom nového konceptu grafikonu vlakov dopravu je – okrem zastavenia osobnej dopravy na najmenej efektívnych ramenách – najmä čitateľnejšia diaľková doprava. Nedostatky, ktoré tu sú (mám na mysli

najmä systémové nepreviazanie rýchlikov v Bratislave od Žiliny na smer do Budapešti a naopak, ako aj podobný problém v Košiciach medzi rýchlikmi od Bratislavy a Žiliny na smer Plešivec a Zvolen), už možno odstrániť len významnejšími investičnými akciami do infraštruktúry, ktorých realizáciu budeme preferovať. Pomerne prehľadným spôsobom sa podarilo zorganizovať regionálnu vlakovú dopravu aj na tratiach v okolí Bratislavy, kde sú dnes najvýznamnejšie prúdy cestujúcich (celodenný hodinový takt vlakov smerom na Malacky a Trnavu), a tiež na viacerých dôležitých vedľajších tratiach (Humenné – Stakčín, Žilina – Rajec, Čadca – Makov a ďalších), kde podľa nášho názoru dopravnú obsluhu územia majú zabezpečiť železnice.

Výsledok zatiaľ ani zďaleka nepovažujem za definitívny. Ako problém vidím najmä uzol Nových Zámkov a Trnavy, do istej miery aj Popradu a Bratislavy, ako aj spojenie Humenného a Prešova či absenciu jasnejšieho konceptu regionálnej dopravy na tratiach Leopoldov – Nové Zámky,

Nitra – Prievidza, Zvolen – Jesenské – Tisovec, Žilina – Liptovský Hrádok a viaceré ďalšie, čo je však zapríčinené nielen ZSSK, ale aj stavom železničnej infraštruktúry. Považujem za potrebné zdôrazniť, že doterajší stav sa na väčšine tratí začal nahradzovať systémom, čo má významný vplyv na z hospodárenie prevádzky ZSSK, a že tento systém v mnohých prípadoch podporil a systémovo zakotvil prestupy v smeroch najvýznamnejších prúdov cestujúcich.

V nastúpenej ceste je potrebné pokračovať a postupne prispôbovať tomuto konceptu aj stav tratí a staníc. Rátame aj s tým, že môžu vzniknúť určité negatíva nového grafikonu a niektorí cestujúci neprijmú nastavenie tejto pravidelnosti. Ale verím, že sa ukáže, aká je dôležitá táto pravidelnosť pre cestujúceho, ktorý si zvykne, kedy mu chodí vlak a v budúcnosti už nebudeme musieť cestovný poriadok meniť.

Jiří KUBÁČEK

generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR



■ Vlakvedúca Ivana MICHALINOVÁ a sprievodkyňa Andrea DOBEŠOVÁ majú dobrý pocit, keď môžu pomôcť každému zábudlivcovi.

DVADSAŤTISÍC „VSUCHU“

■ KEĎ VLAKOVÉ ČATY VEDIA POTEŠIŤ ■ ČO ĽUDIA ZABÚDAJÚ VO VLAKOCH?

„Zavolali nám z polície, že v poslednom vozni s kupéčkami si ktosi zabudol peňaženku s väčším obnosom peňazí, aby sme sa tam išli pozrieť. Náš rýchlik bol už v Kysaku a neobozretný cestujúci z neho údajne vystúpil v Poprade.“ - takto začala opisovať udalosť vlakvedúca Ivana MICHALINOVÁ. Spolu so sprievodkyňou Andreou DOBEŠOVOU sa vybrali na obhliadku „miesta činu“. Dvakrát prešli spomínaný vozeň, ale nič nenašli, iba hlučnú skupinku podgurážených chlapov. Ženám napadlo, že tú peňaženku si mohli všimnúť aj oni, alebo ju vzal už skôr niekto iný. Napriek tomu hľadanie nevzdávali. A úspech sa dostavil!

Peňaženka bola zapadnutá medzi oknom a sedadlami, v úplne inom vozni. Keď ju otvorili, ostali zarazené. Predstavte si - výplatná páska a asi 20 tisíc českých korún. Radosťnú správu oznámili do Popradu a dohodli odovzdanie nálezu pri ich ceste späť, aby sa peňaženka dostala opäť a čo možno najskôr k majiteľovi.

„Keď sme sa iným vlakom vracali cez Poprad, čakala nás manželka muža, ktorý peňaženku stratil. Domov, do Starej Ľubovne, niesol výplatu z Čiech. Veľké muselo byť jeho sklamanie pri predstave, že prišiel o celý zárobok. Manželka ho utešovala a povzbudzovala, aby myslel pozitívne, ale on na česťnosť v dnešnom svete neveril,“ spomína sprievodkyňa Dobešová na chvíľu, keď s vlakve-

dúcou odovzdávali nález z vlaku vďačnej manželke. A neskôr sa na tom veru aj zasmiali. V tej peňaženke boli totiž okrem výplaty aj doklady a platobná karta, na ktorú si dôsledný pán napísal aj PIN kód, zrejme pre istotu, aby neza-
budol?!

Kontrolu vozňov robia sprievodcovia vždy v konečnej stanici. A čo všetko dokážu ľudia nechať vo vlaku? Napríklad, keď sme sa s Andreou Dobešovou a Ivanou Michalinovou stretli, práve našli kabelku aj s tehotenským preukazom. Zábudlivcom vracali už aj notebooky, tablety, ale aj tašku plnú bravčového karé a šunky... Tú museli dočasne uschovať v reštauračnom vozni v chladničke!

Zabudnuté veci sa musia zaprotokolať. Ak sa o ne nik neprihlási, všetky nálezy sa sústreďia v Košiciach a viac-krát ročne sa robí ich verejná dražba. Na nej si potom možno za pár eur či centov kúpiť napríklad lyže, tašky alebo odevy. Najväčšiu radosť má však vlaková čata, keď nájdené veci môže čoskoro vrátiť pôvodným majiteľom. „Je krásne sledovať, ako sa skormútený výraz ľudských očí mení z beznádeje na šťastie a vďaka. Pani manželka v Poprade bola jednou z tých šťastlivcov. Mrzí nás, keď niekoho, kto dúfa, že sme našli, alebo že nájdeme jeho zabudnutú vec, musíme sklamať.“ - svorne uzavreli náš rozhovor príjemné a milé dámy železničiarok. (čiky)

KEĎ RUŠŇOVODIČI SPOMÍNAJÚ

■ Úryvok z novej knihy M. Argalácsa - Električka do tatranského nebička

Túto príhodu rozprával Anton Ulbricht pri jednom z posledných rozhovorov, ktoré pre noviny vôbec poskytol. On nebol totiž iba Pán rušňovodič, ale na slovenských a moravských kliskách ho poznali aj ako Pána hokejistu, tvrdého, nekompromisného, no záčne fair obrancu:

Všetko bolo dohodnuté. Tóno mal s „novou poštou“ priťahnuť do Vyšných Hágov uhlie, zavesiť prázdny vagón a ten dotiahnuť na prekládku v Poprade. Podľa grafikonu sa všetko malo skončiť o pol piatej. Zápas celoštátnej ligy s vtedy silným ATK Praha bol o šiestej, času dost...

Prvý problém sa ukázal v Tatranskej Polianke. Električka „zhora“ meškala. Potom sa pridali lenivý výhybkár vo Vyšných Hágoch, a to sa už ručička povážlivo pohla k prvému buly. Pacienti z ústavu iba pozerali, ako rýchlo dokáže zísť malá električka s plným vagónom uhlia do kotolne.

Konečne! Prázdny vagón pripnutý, obligátne nadávky vyriešené a výpravca sa dozvedel, že je zápas, tak hneď začal vybavovať zvyšok. Bol jednoduchý. Od stanice k stanici sa nieslo:

- Tóno musí stihnúť zápas, uvoľníte mu trať!

Začali padať údaje o maximálnej rýchlosti. Výpravcovia jednou rukou salutovali, druhou ho hnali. Na prekládke už Tóno počul krik početného publika. Nebol čas na nič. Zatiahnuť električku do remízy a po jej trase z roku 1908 utekať na „drevený štadión“.

- Ako to dopadlo? - logická otázka novinára.

- Hral som od druhého striedania a Charouzda som si párkrát pri mantineli vychutnal... - pousmial sa pri tej spomienke skvelý hokejista, rušňovodič a najmä človek.

(O knihe Mikuláša Argalácsa, ako aj o rekonštrukcii storočnej tatranskej Kométy sa dočítate viac na strane 8)

OTVORTE SRDCE SOLIDARITE

■ PODPORTE HODINOVOU MZDOU FOND ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC

Vianočný čas prebúdza vo väčšine ľudí nostalgické pocity, ktoré otvárajú srdcia a povzbudzujú nás k väčšej ochote vzájomne si pomáhať a podporovať sa. Spolupatričnosť, spolunáležitosť, pospolitosť - to sú synonymá jedného významového slova - SOLIDARITA. Presne tak sa nazýva aj neinvestičný fond železničiarov, ktorý finančnou podporou pomáha zamestnancom slovenských železníc a ich rodinám pri riešení problémov vzniknutých predovšetkým v súvislosti s výkonom povolania na železnici. Ide najmä o podporu pri závažných pracovných úrazoch s ťažkou ujmom na zdraví, resp. s následkom smrti. Pomoc zo SOLIDARITY je však naporúdzaj aj po následkoch živelných pohromy či v iných ťaživých životných situáciách. Na fungovanie tohto fondu, ale aj na možnosti, ako doň možno prispieť, sme sa opýtali jeho dlhoročnej správkynje Ing. Kataríny BUBÁNOVEJ.

Od nej sme sa dozvedeli, že neinvestičný fond SOLIDARITA zamestnancov železníc Slovenskej republiky pomáha už viac ako 16 rokov železničiarom a ich rodinám, ktoré sa ocitli v núdzi. Za toto obdobie SOLIDARITA mohla, vďaka peňažným darom zamestnancov železníc, poskytnúť pomoc 655 železničiarom a ich rodinám v celkovej sume 388 327,88 EUR. V tomto roku poskytla pomoc 28 kolegom v hodnote 22 tisíc EUR. A ďalšie podpory budú vyplatené po prerokovaní žiadostí



■ Človek by nikdy nemal zostať sám!

v správnej rade fondu ešte v decembri. V samosprávnych orgánoch fondu, v správnej a dozornej rade, majú zastúpenie zamestnanci zo Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s., Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. a zástupcovia zamestnancov. Pravidlá poskytovania podpôr ostávajú nezmenené, rovnako platia aj v roku 2012 a v ďalších rokoch, pre zamestnancov Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s., Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. a ich pozostalých.

Jednou z možností, ako fond získava finančné prostriedky je aj vianočná VÝZVA zamestnancom. Túto akciu organizuje fond SOLIDARITA pravidelne už od roku 2000 a vždy sa stretáva s pochopením zo strany železničiarov, ktorí svojimi príspevkami dokazujú, že ich osud kolegov nenecháva ľahostajnými.

„Príkladom je aj posledná akcia Vianoce 2011, ktorej výnos vďaka železničiarom predstavoval sumu 13 032,23 EUR, - pripomína Katarína Bubánová a dodáva - Veríme, že aj v tomto roku väčšina zamestnancov železníc otvorí svoje srdce a rozhodne sa prejaví spolupatričnosť, práve poukázaním svojej hodinovej mzdy na účet fondu. Je to výnimočný spôsob, ktorým dokážeme odhodlanosť a ochotu stať pri kolegoch, ktorí sa náhle ocitli v nepriazni osudu.“

Positívnych príkladov podpory medzi železničiarmi, ktorým SOLIDARITA pomohla, je už niekoľko stoviek. Neverili by ste však, že hrdosť železničiarov často prehlúšuje vnútorné volanie o pomoc. Prečo? „Viacerí, ktorí sa ocitnú v núdzi, sa buď hanbia požiadať o podporu, alebo o možnosti pomoci z fondu nevedia. Stáva sa, že ich samostatne vy-

Preto sa vedenie fondu SOLIDARITA, spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností, rozhodlo vyzvať všetkých zamestnancov Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. a Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s., aby sa pripojili k Vianočnej akcii 2012 - HODINOVÁ MZDA PRE SOLIDARITU a aby do konca roka 2012, alebo v období január až október 2013, venovali hodinovú mzdu prostredníctvom svojej mzdovej účtarne Solidarite.

Príslušné mzdové účtarne poukážu finančné prostriedky na účet fondu SOLIDARITA zamestnancov ŽSR n.f., Tatra banka, a.s., pobočka Dunajská 6, 814 81 Bratislava 1, číslo účtu 2624726052/1100.

„Venovaním hodinovej mzdy máme príležitosť dokázať, že nám na osudoch kolegov naozaj záleží. Určite aj toto rozhodnutie pomôže mnohým z nás uveriť, že v núdzi ani vo svojom smútku nezostanú opustení a bezradní,“ hovorí Ing. Bubánová.

Pomaly prichádza čarovné obdobie vianočných sviatkov, ktorého

atmosféra je plná pohody a zároveň prináša so sebou aj chvíľky na zamyslenie. Pre väčšinu z nás tento čas znamená radosť a pokojné sviatočné dni v kruhu svojich najbližších. Nie každý má však to šťastie prežiť pokojné Vianoce. Nehoda, úraz, choroba alebo iné nešťastie v rodine dokážu vniesť smútok aj do obdobia najkrajších sviatkov v roku. Fond SOLIDARITA sa v tomto roku snažil svojou podporou zjemniť rany osudu aj trom rodinám z radov zamestnancov ZSSK.

Vedenie fondu SOLIDARITA, spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností, ďakuje všetkým, ktorí sa pripoja k Vianočnej výzve 2012, venujú svoju hodinovú mzdu na správnu vec a dokážu, že majú srdce na správnom mieste. (tak)



ČRIEPKY ZO ZAHRANIČIA
ČR - Vystupovať napravo!

Cestujúci na trati Břeclav – Bohumín museli byť od 9. decembra 2012 obozretnjší a museli dávať pozor, na ktorej strane trate vystúpia. Poslednú ľavostrannú železničnú trať na území bývalého Československa totiž zastihli veľké zmeny. Vystupuje sa tu už ako všade inde v Európe - vpravo. Dôvodom zmeny je zjednocovanie pravidiel európskej železničnej siete. Novinku pocítilo veľké množstvo cestujúcich, keďže úsek je jednou z hlavných železničných tepien v Česku a na ľavostranný koridor sa napájala aj trať smerujúca zo Slovenska na Moravu. Kvôli tejto zmene museli na staniciach prerobiť aj nástupištia.

VO VIEDNI O ŠIROKOROZCHODNEJ

Projekt predĺženia širokorozchodnej železnice, ktorá má viesť z Ruska cez Ukrajinu a Slovensko až do Viedne, je opäť bližšie k svojmu cieľu. Riaditeľ spoločnosti Ruské železnice Vladimir Jakunin a šéf Rakúskych spolkových železníc Christian Kern podpísali dohodu o posilnení spolupráce medzi železnicami oboch krajín. Ako povedal Kern, spolupráca s Ruskom je jednou z priorit nielen pre Rakúsko, ale aj pre krajiny strednej Európy. „Projekt posilní ekonomické vzťahy a navyše, vytvorí tisíce pracovných miest.“ Podľa Jakunina by sa predĺžením širokorozchodnej trate zo slovenskej Čiernej nad Tisou stala Viedeň takým významným dopravným a logistickým centrom, ako sú námorné prístavy Hamburg či Rotterdam.

NAJVÄČŠIA MODELOVÁ ŽELEZNICA

V Hamburgu je najväčšia modelová železnica na svete. Nachádza sa na treťom poschodí skladiskových komplexov Speicherstadt v niekoľkých sálach, kde sú nielen atrakcie tohto modelového sveta, ale aj pamätihodnosti mesta. Z Hamburgu pochádza aj „hamburger“. Nemeckí námorníci sa v newyorských prístavoch dožadovali „Hamburg steak“, mäsa upraveného tak, ako ho poznali z domova.



UHÁDNITE: ČO TO JE?

Chcete si precvičiť mozgové závitý? Skúste to. Vašou úlohou je zistiť, čo je na snímke...
Budeme radi, ak nielen uhádnete, ale aj prispeje do tejto hádankárskej rubriky. Za uverejnenú fotografiu pošleme, samozrejme, honorár. Snímky môžete poslať poštou na adresu: Železničné ozveny, Pri bitúnku 2, 040 01 Košice, alebo e-mailom na ozveny@slovakrail.sk.
V novembrovom čísle sme zverejnili fotku, na ktorej bolo čelo rušňa 701.9 (TU29.2) z ČKD, ktorý doteraz jazdí na detskej železnici v Čermeli pri Košiciach. Uznali sme odpovede aj na pôvodné označenie rušňa T211, ktorý neskôr prerobili na čermeľskú "Danku".
Zo správnych odpovedí sme vyžrebovali Alexandra Vidu zo stanice Streda nad Bodrogom.
Odpovede na aktuálnu fotohádanku od vás očakávame do 11. januára 2013. Vyhrá ten, kto najpresnejšie opíše, načo slúži zariadenie, ktoré je na obrázku.

Z REDAKČNEJ POŠTY

POĎAKOVANIE VŽDY POTEŠÍ

Železnica a vlaky sú fenoménom, ktorý je veľmi príťažlivý pre filmové spracovanie rôznych tém, najmä však historických. Aj koncom novembra tohto roku nakrúcali filmári, vo vlaku R 605 na trase Bratislava - Poprad - Tatry a naspäť vo vlaku R 610, prvé sekvencie celovečerného dokumentárneho filmu proveniencie SR, ČR a Nemecko - DENNÍK AGÁTY SCHINDLEROVEJ.

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. zabezpečovala nakrúcanie pre produkčnú spoločnosť FURIA FILM, s.r.o., ktorej konateľka Mgr. Lívia Filusová zaslala na adresu ZSSK veľmi milý, pozitívne ladený ďakovný list. O.i. v ňom hodnotí dobrú komunikáciu našej spoločnosti, najmä oddelenia obchodu a marketingovej komunikácie s producentom a filmovým štábom nového produkčného dokumentu, ktorý vzniká pod „režisérskou taktovkou“ Zdeňka Jiráského.(Tento režisér debutoval v celovečernom hranom filme ako scenárista a režisér sociálnej drámy „POUPATA“, za ktorej scenár získal v r. 2008 hlavnú cenu v scenáristickej súťaži Filmovej nadácie RWE & Barrandov Studio.)

Podakovanie za spokojnosť a chvála pragmatickej ústretovosti smerovala najmä na fakt, že odo dňa žiadosti o povolenie nakrúcania zástupca ZSSK, ktorý filmársky štáb sprevádzal, poskytoval veľmi presné a odborné informácie a vyšiel filmárom v ústrety pri všetkých požiadavkách: „Som presvedčená, že spôsob komunikácie a správny prístup k riešeniu vecí je základom úspechu pri akejkoľvek ľudskej činnosti. Aj vďaka pánovi Hostoveckému sa nám podarili nakrútiť bez problémov sekvencie, ktoré sú pre film veľmi dôležité.“ – uviedla konateľka produkčnej spoločnosti.

Hlavnou postavou pripravovaného dokumentárneho filmu DENNÍK AGÁTY SCHINDLEROVEJ je Agata Schindler, slovenská muzikologička, ktorá sa vydala do Nemecka a žije v Drážďanoch. Už vyše 17 rokov sa s veľkým nasadením a na vlastné náklady venuje bádaniu po tzv. „prekliatej hudbe“. Agatinou vášňou je znovuoobjavovanie informácií o dávno zabudnutých hudobníkoch, skladanie ich životopisov a pátranie po stopách ich tvorby. Výskumy ju zaviedli do množstva matriek, archívov, inštitúcií po celej Európe, ba aj iných svetadielov. Jej cieľom je znovunavrátanie osobností hudobníkov do dejín hudobného života a prezentácia ich tvorby pred súčasným publikom. Jej rodina, manžel a dcéra s vlastnou rodinou ju v tejto snahe podporujú a pomáhajú jej.

Film bude kombináciou dokumentárneho spracovania, mapovania a objavovania príbehov „zabudnutých umelcov“ a hraných fragmentov z ich životov, ktoré sledujú často tragické životné príbehy.

Každé podakovanie za dobrú prácu a spoluprácu poteší... A tak radi tmočíme úprimné podakovanie produkčnej spoločnosti Furia Film aj všetkým zúčastneným organizačným zložkám našej spoločnosti ZSSK - SPS Bratislava, SPO Bratislava, SPS Košice, SPS Žilina a SP Trenčianska Teplá. (tak)

Malá Marienka dostala na Vianoce veľkého psa. Chvíľu ho obchádza a potom ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Ea, ita, los, olea, MTV, LY	vstrebala	opäť	exmetro-pola Barmy	zn. svetelného roka	rozoplo sa	Pomoc: Anand, etát, kopt, stolon	somár	bezkmenná drevina	osobné zámeno	dôsledný človek	Pomoc: avoir, nestor, opir, Terst	bodná zbraň	druh palmy	asýrsky boh mesta Eridu	6.solmiz. slabika
				zobralo						poľný úkryt vojaka					časť celku				
				1															
				judejský kráľ				titan					prikrývka					4	ázijská mačkovitá šelma
Jozef Vysočani	polámaný, vyvrátený les	3	odporovacia spojka				smeroval					švajčiarska rieka					zn. milikelvinu		
			vidina				EČV okr. Skalica					ovínul					výzva		
záľuba (hovor.)						bolestný vzdych						oblok				meno Anny			
						rozširuje						krátkodobý vklad				po boku (hovor.)			
oliva (latinsky)						kráčal				st.značka žiletiek					herpes				
						ázijský štát				muž.meno (5.12.)					upír v rus. bájkach				
iba					komu patriaci			5						?	obeť				
					opustenosť			čiernom. prístav							bočná os rastlín				
sibírsky veľtok			nekovový prvok (S)																
			taliansky prístav																
virvar, zmätok										okrem iného (skr.)			mravo-kárca					EČV okr. Malacky	
										nástroj na štiepanie			poludnie					sadza (zastar.)	
Pomoc: Aara, aia, Asa, karakal	britská hudobná stanica	žen.meno (30.1.)				Arm. telov. klub (skr.)				otáčavá časť motora							koval		
		grécky ostrov				vokalizov. predložka				lovkyňa perál							orgán čuchu		
meno Miroslava					omámila, opojila							ples				nobélium (zn.)			
					španielsky člen							parafa anonyma				EČV okr. Humenné		EČV okr. Sobrance	argón (zn.)
2																			
postavilo sa							indická šachista								najstarší člen spoločnosti				

ELEKTRIČKA DO TATRANSKÉHO NEBÍČKA

■ STOROČNÁ KOMÉTA V PRÍBEHOCH I OBRAZOCH

Nová kniha - Električka do tatranského nebíčka - od Mikuláša Argaláca, rôznymi príbehmi a príhodami mapuje históriu tatranských elektrických železníc. Cez 99 kapitol a 300 fotografií a dokumentov autor podáva obraz vzniku a rozvoja železnice. Píše o veľkej odvaha naprojektovať trať, ktorá by sa z Popradu šplhala takmer o 600 metrov vyššie do hôr, ako to nadnesene pomenoval aj v titule tejto knihy - do nebíčka...

Tatry sú opradené, aj vďaka železnici, zaujímavou históriou. Aj vďaka vlakom sú dnes tieto naše veľhory miestom, kam sa ľudia radi vracajú. Autor tohto milého knižného diela, Mikuláš Argalác, v úvode priznáva, že k napísaniu knihy ho inšpirovali deti. Ako? „Ak sa ich opýtate, čo si predstavujú, keď sa spomenú Vysoké Tatry, často odpovedia, že električku - a najlepšie tú starú,“ vyznáva sa autor.

Krátke príbehy z histórie zaujmú. Zistíte, že pred električkou spájala Poprad so Starým Smokovcom trolejbusová linka, ako prvá medzimestská linka na svete, čo-to sa dozvieme aj o kniežati von Hohenlohe. Príbehy sú v knihe zaujímavé poskladané a je jedno, do ktorého sa kedy začítate. Či začnete od začiatku knihy, či od konca, jedným prečítaným príbehom sa to neskončí.

To, že Tatránci prišli s knihou v tomto roku, nie je náhoda. Práve pred sto rokmi v roku 1912 totiž prišla do Tatier prvá električka priamo z budapeštianskej tovarne Ganz. Bola skonštruovaná pre potreby Tatranskej elektrickej dráhy.

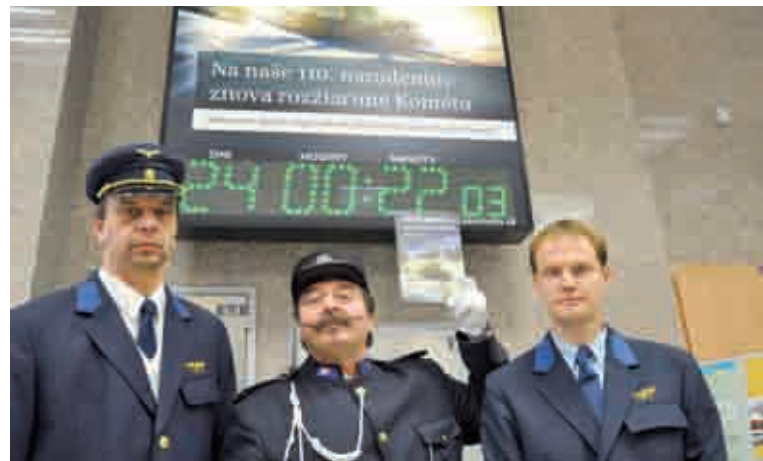


■ Storočná tatranská KOMÉTA.

Na oprave historickej Kométy finišujú nadšenci z Veterán klubu železníc v Poprade, ktorí tiež podporili vydanie tohto knižného počinu. Na popradskej železničnej stanici spustili časomieru, ktorá odrátava čas do Vianoc. Ak pôjde všetko podľa načasovania, Kométa by na Vianoce mala byť znovu späť v Tatrách, v plnom lesku svojej slávy. Od septembra je v oprave vo Vrútkach a Tatránci dúfajú, že práve na najkrajšie sviatky roka sa vráti do Tatier. Kométu vlni po zásahu bleskom zradil trakčný motor. „Práce na jej oprave naberajú na intenzite. Odstránené sú všetky vodiče trakčného obvodu a postupne sú nahrádzané novými káblami s dokonalejšou izoláciou,“ povedal prednosta klubu Jaroslav Vančo a dodal: „Vynovená električka sa už nebude musieť báť ani bleskov. Ochranu elektrických prístrojov bude zabezpečovať nová predpätňová ochrana. Špeciálna bleskoistka vyrobená na mieru prišla pre Kométu až z Nemecka.“ Električka bola prevezená do Vrútok ešte v lete a v súčasnosti sa na nej opravujú trakčné motory, ozubené kolesá prevodovky, brzdný systém, ako aj kompletná elektroinštalácia. Táto storočná „hviezda“ sa dočká aj nového tmavozeleného laku, ktorý jej domalujú podľa dobovej fotografie.

Kométa bola vyrobená v roku 1912 v Budapešti a vďaka spoľahlivému motoru sa používala aj pri odhrňaní snehu z trate. Tak vznikol aj jej názov, keďže pluhom rozrazený sneh zanechával za električkou zvrátený „chvost“ ako mávajú hviezdy - kométy. Jej prevádzka bola oficiálne ukončená v roku 1977 a mala byť zošrotovaná. Vtedy ju po prvýkrát zachránili filmári Československej televízie, ktorí potrebovali staručkú električku do filmu, a tak ju nechali opraviť. Dnes všetci dúfajú, že táto jej druhá oprava vo Vrútkach pomôže vrátiť Kométu do Tatier na ďalšie desaťročia.

Mikuláš ČIKOVSKÝ



■ Knihu o slovenskej unikátnej električke podporili aj členovia Veterán klubu železníc v Poprade. Prednosta klubu Jaroslav Vančo (uprostred) pod hodinami, ktoré odrátávajú čas pre návrat Kométy na koľajnice.



■ Stanica Grindelwald sa nachádza pod impozantnými alpskými veľikánmi Eiger, Mönch a Jungfrau.

ŠVAJČIARSKA „MLADÁ DÁMA“ MÁ OKRÚHLYCH 100 ROKOV

Švajčiarska jungfrauská železnica oslávila v tomto roku okrúhle sté výročie. Toto obdivuhodné dielo, vybudované v extrémne náročnom vysokohorskom prostredí, bolo uvedené do prevádzky 1. augusta 1912 a jeho zakladateľom bol švajčiarsky podnikateľ Adolf Guyer-Zeller.

Dostať sa do najvyššie položenej železničnej stanice v Európe nie je žiaden lacný špás. Volné lístky FIP na tejto trati neuznávajú a spätočný lístok Interlaken Ost – Jungfraujoch stojí 190,20 CHF. Zážitok je to síce výnimočný, ale aj cena je výnimočná. Pri príležitosti svojho jubilea poskytuje spoločnosť Jungfraubahn počas celého roka výnimočnú zľavu. Ak pridáte v deň svojich narodenín, dostanete lístok za osemdesiat švajčiarskych frankov a môže s vami cestovať ešte jedna osoba tiež za tú istú cenu. Takáto ponuka bola pre nás dostatočnou výzvou nepremeškať šancu a vyviezť sa touto unikátnou traťou do horského sedla Jungfraujoch vo výške 3454 metrov. Cesta nahor trvá skoro dve a pol hodiny a treba dvakrát presadať. Tri rôzne železnice Berner Oberland-Bahn (BOB), Wengernalpbahn (WAB) a Jungfraubahn (JB) majú rozdielny rozchod koľají, ozubnicový systém a trakčné napájanie.

REGIÓN JUNGFAU

sa nachádza v Bernských Alpách, v samom srdci Švajčiarska. Je to okúzľujúca horská krajina so štvrtisícovými vrchmi a zasneženými ľadovcami. Hlavným strediskom je mesto Interlaken, ležiace medzi Thunským a Brienzským jazerom.

Zavčas ráno prichádzame na nástupište v železničnej stanici Interlaken Ost (567 m) a spolu s japonskými a kórejskými turistami postupne zaplňame modro-žltý elektrický vláčik Berner Oberland-Bahn. Odchádzame úzkorozchodnou traťou (1000 mm), vybavenou Riggerbachovým ozubnicovým systémom. V Zweilütschinene sa trať rozdeľuje do dvoch smerov, pričom obe trate sa opäť stretnú v stanici Kleine Scheidegg. Zadná časť vlaku ide do Grindelwaldu, predná časť, v ktorej sme my, pokračuje do stanice Lauterbrunnen (796 m). Tam prestupujeme do žltozeleného vlaku Wengernalpbahn

s ešte užším rozchodom (800mm) a taktiež Riggerbachovou ozubnicou. Prechádzame niekoľko tunelov, lyžiarske stredisko Wengen a postupne naberať výšku. Z okien vykukujú objektívy fotoaparátov v snahe čo najlepšie zachytiť trojicu alpských veľikánov Eiger (3970 m), Mönch (4107 m) a Jungfrau (4158 m), ktoré sa pred nami vypínajú v celej svojej kráse.

DO KRAJINY ĽADU

V Kleine Scheidegg (2061 m) presadíme do červených vagónov Jungfraubahn s rozchodom 1000 mm, stúpaním až 250 ‰ a Strubovým ozubnicovým systémom. Elektrické vozne majú dva zberače vedľa seba, pretože sú napájané trojfázovou sústavou 1125 V, 50 Hz s dvomi trolejovými vodičmi. Majú rekuperačnú brzdú, pomocou ktorej štyri vlaky smerujúce nadol vyrobia energiu pre jeden vlak idúci nahor. Cez protilavínovú galériu a krátky tunel prichádzame do stanice Eigergletscher vo výške 2320 m. Kúsok za stanicou

vchádzame do 7 km dlhého tunela vytesaného pod horami Eiger a Mönch. V tuneli sú dve výhybne Eigerwald a Eismeer, v ktorých zastavujeme na krátky čas, aby sme sa mohli pokochať nádherným výhľadom na ľadové polia cez panoramatické okná zabudované v skale. Po prekonaní výškového rozdielu 2887 metrov vystupujeme v najvyššie položenej európskej železničnej stanici Jungfraujoch (3454 m), vytesanej v skalnom masíve. Vo vnútorných priestoroch sú reštaurácie, obchody so suvenírmi a pošta. Dlhý tunel nás privádza k ľadovcovému palácu so sochami vytesanými z ľadu. Východom sa dostávame na zasnežený ľadovec pod horou Jungfrau. Aj počas horúceho leta v dolinách, v týchto zemepisných výškach vládne pravá zima. Mrazivý vzduch s nulovou teplotou nás zakrátko zaháňa späť dovnútra. V reštaurácii sa zohrievame horúcou kávou a chválime si ju ako najlepšiu, akú sme kedy pili, veď stála takmer štyri eurá. Nakoniec sa výťahom vezieme na vyhliadkovú terasu Sphinx s meteorologickou stanicou a observatóriom, ktorá je vo výške 3571 metrov. Vychutnávame si pohľad na zasnežené vrcholy a najväčší alpský ľadovec Aletschgletscher.

František HALČÁK



■ Nezabudnuteľný zážitok – vystupujeme v skalnom masíve, v najvyššie položenej európskej železničnej stanici Jungfraujoch, ktorá sa nachádza vo výške 3454 m nad morom.