

OZVENY



ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO
NÁRODNÝ DOPRAVCA

APRÍL 2017 • Ročník 1



LEN OZVENY

Tak, a je tu zmena. Po dlhých rokoch, celkovo štrnástich, zamestnanecké noviny zmenili svoju novinovú tvár. V rukách držíte nový časopis Ozveny. Chceli sme zmeniť aj názov, no rozhodli sme sa pre určitú kontinuitu. Veď aj v hovorovej reči málokto používal celý názov Železničné ozveny. Každý chcel „len“ Ozveny. Veríme, že aj naďalej nás budete chcieť – čítať.

Budeme sa snažiť i naďalej prinášať témy, ktoré vás zaujímajú, trápia. Témy, ktoré sa niekedy pri komplikovanom toku informácií zhora nadol, keď musia prekonávať niekoľko riadiacich úrovní, k vám ani nedostanú.

A tak možno niektorí sa už z tohto čísla dozviete, že naša firma od druhej zmeny grafikonu zrýchli IC vlaky. Dokonca aj rýchliky medzi Bratislavou a Košicami pôjdu v budúcom roku o pol hodinu kratšie.

Pozícia rušňovodiča je doménou chlapov. Vo firme však máme na stanovišti strojvodcu aj dve ženy. Jednu z nich, ktorá začala riadiť vlak po päťdesiatke, vám predstavíme.

Sme radi, keď môžeme pomôcť. V januári sme písali o zberateľovi lepenkových lístkov. O našom kolegovi z Trenčianskej Teplej, ktorému do kompletnej zbierky chýbali dva exempláre. Dnes už má zbierku kompletnú.

Bárs by sme v každom čísle mohli konštatovať, že sme niekomu z vás pomohli...

Ján Keresteš

NA OBÁLKE

Na točnu košického rušňového depa vchádza parný rušeň z Popradu, ktorému železniční fanúšikovia nepovedia ináč ako Papagáj. Viac sa o podujatí Rušňoparáda 2017 dočítate na stranách 10 – 11.

Snímka Mikuláš Čikovský

4

VEĽKÝ NÁVRAT V PLAVECKOM PODHRADÍ

Vlaky budú premávať počas letnej sezóny do prvého októbra. Na financovaní prevádzky sa podieľa aj Bratislavský samosprávny kraj.

5

INŠPIRÁCIE OD NAJLEPŠÍCH DIZAJNEROV

ZSSK sa zaoberá redizajnom interiéru vlakov. Prvé zrekonštruované vozne by mohli byť realitou už budúci rok.

6

RÝCHLOSTI BUDE DOŠŤ

Rozhovor s členom predstavenstva ZSSK a riaditeľom úseku obchodu Karolom Martinčekom.

8

CÍTITE SA VO VLAKU BEZPEČNE?

Pýtali sme sa cestujúcich a kolegov.

9

RUŠŇOVODIČKOU PO PÄŤDESIATKE

Anna Verešová a jej klukatá cesta na železnicu. Rušňovodičkou sa stala už ako babička s troma vnúčatami.

10

STRETLI SA HISTÓRIA I MODERNA

Košické depo opäť otvorilo svoje brány pre verejnosť. Najnavštevovanejšie podujatie v kraji ani tento rok nesklamalo.

12

ABSOLÚTNY, RELATÍVNY A PODIELOVÝ

Aj taký je spôsob sledovania a vyhodnocovania plnenia grafikonu vlakovej dopravy.

13

VLAK ODIŠIEL, VLAKVEDÚCI ZOSTALI

Je to výnimočné? Alebo kde sa stala chyba?

14

PREZIDENT CESTOVAL VLAKOM

Neobišiel ani reštauračný vozeň. Pochutil si na hemendexe.

15

UTAJENÉ OSOBNÉ VLAKY

Premávali podľa cestovného poriadku, ale cestujúci nastúpiť nemohli.

18

FRANCÚZSKA PÝCHA NA OBDIV

V múzeu, kde počuť sykot pary, klepot kolies, trúbenie i výpravcovskú píšťalku.

19

SPOZNAJTE NÁŠ VOZIDLOVÝ PARK

ZSSK vlastní 697 hnacích koľajových vozidiel.

OZVENY



Časopis pre zamestnancov Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK).

Vydáva: Železničná spoločnosť Slovensko, akciová spoločnosť, Rožňavská 1, 832 72 Bratislava 3, www.slovakrail.sk, www.facebook.com/zssk.sk

Adresa redakcie: Pri bitúnku 2, 040 01 Košice, Železničný telefón: 910/5113, e-mail: ozveny@slovakrail.sk, Nevyžiadané rukopisy redakcia nevracia.

Grafická úprava a tlač: P.M.P. TLAČIAREŇ, spol. s r. o., Hraničná 16, 821 05 Bratislava, tel.: 02/5341 1511, www.pmp.sk, marketing@pmp.sk

DO REGIÓNOV PÔJDU MILIÓNY EUR

V najbližších piatich rokoch mieni naša firma investovať viac ako 700 miliónov do regionálnej dopravy. Vytvoria sa tým podmienky, aby železničná doprava na tejto úrovni ostala kľúčovou formou dopravy.

Autor: (ok) • Foto: (ok)

V prítomnosti ministra dopravy Ľudovíta Ľavého o tom na konferencii Aktuálne výzvy v osobnej železničnej doprave diskutovali zástupcovia krajov s vedením Železničnej spoločnosti Slovensko. Na stretnutí zaznelo, že od roku 2008 ZSSK investovala do regionálnej dopravy viac ako 500 miliónov eur. V nasledujúcich rokoch majú peniaze ísť najmä na nákup ucelených vlakových súprav, modernizáciu vozňového parku a na budovanie regionálnych prevádzkovo-údržbárskych centier. Novinkou je, že modernizáciu časti vozňov bude ZSSK robiť vo vlastnej réžii s vlastnými zamestnancami, čo má ušetriť časť financií.

PREHĽAD INVESTÍCIÍ ZSSK PLÁNOVANÝCH V ROKOCH 2017 – 2022

Košický samosprávny kraj

Modernizácia 47 rušňov regionálnej dopravy
Vybudovanie prevádzkovo-údržbárskej základne v Košiciach

Prešovský samosprávny kraj

Obnova rušňov a dieselového rušňa pre



Na konferencii o rozvoji regionálnej dopravy zámery ZSSK prezentovali generálny riaditeľ Filip Hlubocký (tretí sprava), riaditeľ úseku ekonomiky a informačného manažmentu Patrik Horný (druhý sprava) a riaditeľ úseku obchodu Karol Martinček (vpravo).

populárnu tatranskú zubačku
Vybudovanie prevádzkovo-údržbárskej základne v Humennom

Žilinský samosprávny kraj

Nákup 25 elektrických vlakových súprav
Vybudovanie prevádzkovo-údržbárskej základne v Žiline

Banskobystrický samosprávny kraj

Nákup 21 dieselových vlakových súprav
Modernizácia 30 vozňov regionálnej dopravy
Vybudovanie prevádzkovo-údržbárskej základne vo Zvolene

Trenčiansky samosprávny kraj

Nákup 4 dieselových kolajových vozidiel do regionálnej dopravy

Nitriansky samosprávny kraj

Nákup 10 dieselových vlakových súprav
Vybudovanie prevádzkovo-údržbárskej základne v Nových Zámkoch

Trnavský samosprávny kraj

Nákup 15 dieselových vlakových súprav

Bratislavský samosprávny kraj

Nákup 10 dieselových vlakových súprav
Vybudovanie prevádzkovo-údržbárskej základne v Bratislave

ZO SENCA PRIAMO NA PETRŽALSKÚ STANICU

Preplneným cestám v Bratislave môžu pomôcť vlaky. Zhodli sa na tom vedenia ŽSR a ZSSK počas spoločnej prehliadky 50 km trati v hlavnom meste. Vlak by mohol jazdiť zo Senca priamo na petržalskú stanicu. Nové zastávky v Bratislave by cestu vlakom urobili ešte výhodnejšou. Dopravná situácia v Bratislave sa zhorší začatím výstavby cestného obchvatu. Železnica ponúka náhradné riešenie. Osobné vlaky už dnes jazdia zo Senca do bratislavského Nového Mesta za 28 minút, teda rýchlejšie ako osobné autá. Prípadné pokračovanie do Petržalky by zabralo ďalších 17 minút. Vzniknúť by mohla aj nová zastávka na Bosákovej ulici alebo pri Digital Parku/Auparku. Ďalšou možnosťou, ktorú železnica ponúka, je vyšší počet vlakov do stanice Bratislava-Nové Mesto a posilnenie spojov, ktoré tu prichádzajú od Trnavy a z Malaciek. Okrem toho je tu aj dlhodobý projekt, ktorý počíta so stavbou nových zastávok ako terminálov integrovanej dopravy. Ktoré to budú, má byť jasné zo štúdie rozvoja. Tá by mala byť hotová do konca roka. Prvé koncepčné zmeny vyplývajúce zo štúdie by však mohli zlepšiť dopravu až po roku 2020.

(red)



V rámci „inšpekcie“ prišiel po dlhšom čase osobný vlak aj do stanice Bratislava Filiálka.

ČÍSLO PREUKAZU UŽ NETREBA

ZSSK zjednodušuje predaj cez internet. Od apríla už ľudia nemusia zadávať číslo dokladu cestujúceho (občianskeho preukazu, pasu alebo preukazu na zľavu). Bežnému neza-registrovanému cestujúcemu stačí teraz napísať len meno, priezvisko a e-mailovú adresu. Číslo preukazu (na bezplatnú prepravu) zadávajú len bezplatní cestujúci. Zjednoduší sa aj vrátenie lístkov.

Firma tak reaguje na kritiku verejnosti. Zjednodušenie pocítia najmä užívatelia, ktorí kupovali lístky pre svojich priateľov, rodinu či kolegov. Nebudú potrebovať pýtať si ich čísla preukazov.

Aj nákup bežného lístka a miestenky bude po novom cez internet prístupný až do odchodu vlaku z nástupnej stanice cestujúceho. Doteraz sa predaj lístkov pri všetkých vlakoch okrem InterCity končil 15 minút pred ich odchodom.

Pružnejšie bude po novom aj vrátenie cestovných lístkov. Doteraz mohli cestujúci bežný lístok kúpený cez internet vrátiť do dvoch hodín pred odchodom vlaku z východovej alebo pohraničnej stanice. Po novom to bude možné až do odchodu vlaku z nástupnej stanice cestujúceho.

Novú výhodu získajú tiež používatelia Kreditného konta. Ak si kupovali lístok ako zaregistrovaní zákazníci v pokladnici alebo cez internet, odškodnenie za prípadné meškanie vlaku InterCity si budú môcť uplatniť po prihlásení do konta cez internet. Nebude treba odovzdávať v pokladnici originály cestovných lístkov a potvrdenia od vlakvedúceho.

(oz)



Súčasťou vlaku do Plaveckého Podhradia je aj špeciálny vozeň na prepravu bicyklov. Je v ňom 15 stojanov a ďalšie 4 sú v motorovej jednotke. • Foto Ján Filip

VRÁTILI SA PO 14 ROKOCH

Zatiaľ iba na víkend a počas letnej sezóny. Ale prvý obnovený spoj 29. apríla očakávali vo vlaku a po staniciach stovky ľudí. Vlaky tu boli zrušené ešte v roku 2003.

Vlaky zo Zohora do Plaveckého Podhradia budú premávať iba počas letnej sezóny do prvého októbra dvakrát denne v soboty, nedele a dni pracovného pokoja. Na financovanie prevádzky sa podieľa aj Bratislavský samosprávny kraj.

Vlaky na tejto novej linke sú priamym pokračovaním osobných vlakov Zohor – Záhorská Ves, ktoré jazdia niekoľkokrát denne. Všetky spomínané spoje sú zaradené do Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja, takže cestujúci v nich využijú aj prestupné lístky na prímestské autobusy a bratislavskú MHD. Zároveň v nich budú k dispozícii všetky zľavy ZSSK vrátane bezplatnej prepravy.

Z bratislavskej hlavnej stanice je možné cestovať osobným vlakom s odchodom o 8:15 s nadväzným prestupom v Zohore o 8:50. Do Plaveckého Podhradia

ranný vlak dorazí o trištvrte hodiny neskôr o 9:35. Rovnako poobedňajšie spojenie ide z Bratislavy o 16:15 a v Plaveckom Podhradí je o 17:35. Opačným smerom idú vlaky z Podhradia o 14:23 a 18:23 s príchodom do Bratislavy o 15:44 a 19:44. Keďže lokalita je obľúbená pre turistov a je napojená na viacero cyklotrás, ZSSK pre túto linku špeciálne upravila nevyužívaný príviesny vozeň na zvýšený počet bicyklov. Vo vozni je 15 stojanov a ďalšie 4 sú v motorovej jednotke 813/913.

V lete budú obnovené aj vlaky na východe krajiny z Medzilaboriec cez Lupkow do Poľska a od decembra sa osobné vlaky vrátia aj na trať do Maďarska: Bratislava-Petržalka – Rajka – Győr/Csorna.

(red)

OSADILI PRVÉ TABULE

Po zmene na ministerstve dopravy, ktoré vedie Arpád Érsek (Most-Híd), prišlo aj k zmene nápisov železničných staníc. Predstavitelia maďarskej menšiny sa skoro dvadsať rokov neúspešne snažili zaviesť dvojazyčné názvy, podobne ako sú na cestných komunikáciách dvoma jazykmi uvedené názvy obcí a miest.

V súlade s programovým vyhlásením vlády a zákonom o používaní jazyka národnostných menšín správca infraštruktúry ŽSR tabule umiestni na staniciach, kde sa v obci k menšine hlási aspoň 20 percent obyvateľov. Nápis v maďarčine pribudnú spolu na 54 staniciach a jeden nápis v Medzilaborciach bude v rusínskom jazyku.

Zmena sa týka len staníc, na zastávkach k zmenám nepríde. Na to je podľa ministra potrebná novelizácia zákona.

(bžo)



Ako prvá tabuľa s označením stanice v jazyku národnostnej menšiny sa objavila na východe krajiny: Slovenské Nové Mesto – Újhely. Ďalšie nasledovali v Komárne a Dunajskej Strede. • Foto Marián Gedra

INŠPIRÁCIA U NAJLEPŠÍCH DIZAJNÉROV

Moderné, nadčasové vlaky a spokojní cestujúci, ktorí sa vo vlakoch ZSSK cítia príjemne. Aby sa toto rozhodnutie pretavilo do reality, projektový tím ZSSK zaoberajúci sa redizajnom interiéru vlakov hľadá inšpiráciu u tých najlepších svetových odborníkov. K tomu prispelo aj stretnutie s predstaviteľmi britskej spoločnosti Creative Design.

Autor: Diana Dúhová • Foto: Creative Design

Kolégium sa v druhej polovici apríla uskutočnilo v bratislavskej centrále ZSSK za účasti generálneho riaditeľa Filipa Hlubockého, riaditeľa úseku ekonomiky a informačného

manažmentu Patrika Horného, riaditeľa úseku obchodu Karola Martinčeka a zástupcov ďalších odborných útvarov ZSSK. Výnimočné koncepty a práce spoločnosti Creative Design prezentovali kreatívny riaditeľ Neil Bates a technický inžinier Andy Hamilton.

Creative Design je ocenené dizajnérske a inžinierske poradenstvo so sídlom vo Veľkej Británii. Ich tím pre dopravcov a výrobcov navrhuje a usmerňuje realizáciu všetkých interiérových a exteriérových aspektov koľajových vozidiel. Navrhované priestory sú ľahko zrozumiteľné a jednoduché na používanie, rešpektujú reflexie cestujúcich, čo spoločnosť dosahuje cieľenými prieskumami medzi užívateľmi. Patrí k špičkám na hľadanie nových originálnych myšlienok, ktoré vedú k inšpiratívnej dizajnu výrobkov - od počiatočnej koncepcie až po úplnú výrobu.

Recipročne si hostia pozreli vozidlový park ZSSK. Po prehliadke nasledoval workshop, kde náš dizajnérsky tím dostal od britských kreatívcov ďalšie informácie a nápady.

Samozrejme, Creative Design nie je jediným hráčom, ktorého idey či nápady by ZSSK mohla integrovať do modernizácie vozňového parku. Podobné stretnutie absolvovali zástupcovia ZSSK aj s predstaviteľmi spoločnosti Aufeer Design z Mladej Boleslavi.

Prvé zrekonštruované vozne by mohli byť realitou už budúci rok.



Ako by mohli vyzerat vlaky budúcnosti? Tu je malá ukážka dizajnérskej schopnosti v podaní spoločnosti Creative Design.

NA VÝCHOD BEZ PRESTUPU

Rýchliky z Bratislavy do Košíc budú opäť jazdiť južnou trasou bez prestupu vo Zvolene. Pôjde o štyri vlaky denne. Rovnaký počet rýchlikov z Bratislavy bude jazdiť ako v súčasnosti priamo do Banskej Bystrice.

Zmena začne platiť od zmeny grafikonu 11. júna. Jazdný čas zostane kvôli potrebe výmeny dieselových rušňov za elektrické vo Zvolene rovnaký ako

v súčasnosti – 6 hodín a 36 minút. Priame rýchliky južnou trasou sa zrušili v roku 2015, keď všetky vlaky z Bratislavy jazdili do Banskej Bystrice. Vo Zvolene boli vlaky sprípojuvané na rýchliky do Košíc. Jediným rýchlikom, ktorý v súčasnosti priamo spája juh východného Slovenska s Bratislavou, je nočný rýchlik Poľana.

(o)



KLAUNI BAVILI

ZSSK sa rozhodla využiť sobotu prvého apríla na spojenie cestovania a zábavy. Vybrané ícečko z Bratislavy do Košíc okrem vlakvedúcich sprevádzali aj klauni zo združenia Červený nos Clowndoctors, ktoré už 13 rokov spríjemňuje pobyty v nemocniciach po celej krajine. Jeden klaun a jeho zdravotná sestrička postupne navštívili všetky vozne, aby pobavili hlavne deti. Na stanici v Žiline sa dokonca predstavili aj na peróne, aby privítali nových cestujúcich a rozlúčili sa s tými, ktorí vystupovali.

Podobnou novinkou bola aj zbierka na Deň narcisov v piatok 7. apríla. Dobrovoľníkov Ligy proti rakovine s pokladničkami a žltými narcismi ste mohli stretnúť aj v spojoch ZSSK po celom Slovensku. Išlo už o 21. ročník celoslovenskej finančnej zbierky, prvýkrát sa mohli dobrovoľníci bezplatne pohybovať vo vlakoch. (red)



Foto Mikuláš Čikovský

RÝCHLOSTI BUDE DOSŤ. ZRÝCHLIME ICEČKÁ A AJ RÝCHLIKY

Vedie dôležitý úsek, ktorý má prioritne na starosti spokojnosť cestujúcich. Nie je to ľahké, keď snahu po skvalitnení služieb často zmariť rozsiahle výluky či zastaraný vozidlový park. Napriek tomu sa hľadajú stále nové možnosti. Ozveny oslovili člena predstavenstva ZSSK a riaditeľa úseku obchodu Karola Martinčeka.

Pripravil: JÁN KERESTEŠ

Ponuka súkromného dopravcu, ktorý by veľmi rád nahradil vlaky ZSSK v medzinárodnej preprave medzi Košicami a Prahou, Bratislavou a Prahou bez štátnych dotácií, sa zo strany ministerstva dopravy nestretla s veľmi priaznivou odozvou. Aký je váš názor, môžu časom podobné „ťahy“ súkromných dopravcov uspieť? V prostredí, kde bude musieť prísť a aj postupne prichádza k liberalizácii železničnej dopravy, ide u súkromného dopravcu o prirodzené správanie. Na druhej strane liberalizácia trhu nesie v sebe určité riziká, že nie všetko liberalizované je prínosné pre mobilitu obyvateľstva. My sme národný dopravca sieťového charakteru, denne vypravíme 1450 vlakov a prepravíme asi 190-tisíc ľudí, zabezpečujeme prepravu aj z tých najmenších oblastí vedľajších regionálnych tratí k hlavným ťahom a akýkoľvek nekoordinovaný vstup na dopravný trh môže narušiť sieťový a taktový charakter grafikonu. A to v konečnom dôsledku môže ovplyvniť ziskovosť, resp. neziskovosť železničnej dopravy ako takej.

Cenové portfólio vo vnútroštátnej preprave sa už niekoľko rokov nemení. Ako hodnotíte jeho skladbu a potenciál na pokrytí požiadaviek dopravného trhu? Nie sú už niektoré ponuky „prežité“ najmä v súvislosti s bezplatnou prepravou a naopak by sa uživila nejaká novinka?

Za posledné roky sa cenové portfólio spoločnosti naozaj nemenilo. Vyplýva to však aj z toho, že ako národný dopravca plníme na základe zmluvy so štátom pri prevádzkovaní osobnej železničnej dopravy verejný záujem a pri tvorbe cestovného a zliav nemáme úplne voľnú ruku. Sme povinní poskytovať tak sociálne, ako aj nesociálne zľavy.

Takže dočkáme sa novínok?

Ako som už povedal, z pohľadu ceny sme pod záväzkom verejného záujmu. A aj pri trasách sme limitovaní objednávkou štátu v objeme 31,3 milióna vlakokilometrov. V prípade, že by nastalo uvoľnenie tejto kilometrovej „brzdy“, vieme niektoré súčasné trasy prehodnotiť, spojiť, prípadne

kombinovať a prispôbovať vybrané produkty zmenám správania sa a tokom cestujúcich.

Bezplatná preprava spôsobuje medzi neplatiacimi a platiacimi cestujúcimi spory, keď hlavne platiaci chcú viac miesta vo vlaku. Kontingenty priemerne cca 50 percent kapacity vlaku pre jedných a 50 pre druhých, zdá sa, problém neriešia. Tiež nás „obmedzuje“ štát, že to nemôžeme dirigovať viac ústretovojšie pre tých, ktorí za cestu platia? Kontingenty bývali ešte benevolentnejšie a my sme ich vlani napravili viac pre platiacich. Kde je hranica platiaci a neplatiaci, je dnes ťažko povedať. Vnímame názory jedných aj druhých a snažíme sa to korigovať k spokojnosti oboch skupín.

IC vlaky si po návrate na trať medzi Bratislavou a Košicami počinajú zatiaľ celkom dobre. Obsadenosť sa pohybuje okolo 70 percent. Treba priznať, že dobrým číslom pomohla aj zvýšená vianočná a novoročná frekvencia cestujúcich, ale aj odchod nášho konkurenta z trate. Čo bude ďalej, zrýchlime alebo spomalíme? Teraz máme dve icečká s časom 4:42, bude ich viac?

Od začiatku sme tento produkt postavili na parametri, ktorý dnes vládne svetom – na čase prepravy. Na základe dát a údajov z predchádzajúcich období ohľadom nástupu a výstupu cestujúcich v jednotlivých staniách sme optimalizovali zastavenia vlaku. Aj odozvy od cestujúcich boli pozitívne. Potvrdili náš zámer, že rýchlosť je parameter, ktorý je zaujímavý pre každého pasažiera.

Neskomplikoval našu snahu za rýchlosťou a nespomalil IC vlaky ZSSK náhly odchod súkromného dopravcu?

Zobrali sme zodpovednosť za pasažierov, ktorých súkromník vlastne opustil, a zrkadlovo sme prevzali jeho trasu. Na prípravu sme však mali málo času. Urobili sme určité opatrenia a neriešili sme až tak bytostne otázku rýchlejšie alebo pomalšie vlaky, lebo sme sa museli prispôbiť grafikonu. Čo sa týka ďalšieho vývoja, chceme dodržať náš prísľub, že spojíme západ s východom Slovenska v čo najkratšom čase tak, aby tento čas bol konkurencieschopný osobnej automobilovej doprave.

Bude teda viac rýchlejších icečiek?

Konkrétne ešte nemôžeme prezradiť, ale od druhej zmeny grafikonu budeme určite zrýchľovať.

Kratší čas dosiahneme znížením počtu zastávok?

Rozhodli sme sa optimalizovať niektoré nástupné stanice.

Ambícia vedenia dostať IC vlaky do čiernych čísel do roku 2020 je médiami neustále spochybňovaná. Ako by ste pochybovačom odpovedali?

Už to, že na dennej báze vyhodnocujeme prevádzku IC vlakov, ich obsadenosť, pripomienky pasažierov, je dobrý základ toho, že chceme naplniť náš záväzok. Ešte si ich potrebujeme zanalyzovať z pohľadu optimalizácie času prepravy, tokov cestujúcich, strojového parku, aby bol tento produkt naďalej pre cestujúcich atraktívny. Potom som presvedčený o tom, že ho vieme dostať do čiernych čísel.

Vaše slová potvrdzujú aj „zvodky“ (hodnotenia prevádzkovej situácie) od dispečerského aparátu, kde pri IC vlakoch sú v prevažnej miere nulové meškania. Prijímali ste kvôli tomu nejaké špeciálne opatrenia?

Na tento produkt sme nasadili produktového manažéra. Má obchodné i prevádzkové právomoci a všetci, ktorí sa na produkte podieľajú, mu podliehajú buď priamo alebo metódicky. A toto riadenie sa nám osvedčilo. Samozrejme, nevyhli sme sa mimořiadnostiam, keď pre poruchy rušňov, zrážky na priecestiach, výluky meškali aj IC vlaky. Podľa výšky meškania vraciamе časť cestovného, čo zákazníci veľmi oceňujú.

Pri riešení stratovosti IC vlakov ste neuvažovali alebo neuvažujete s možnosťou, aby sa znovu vrátili pod „štátnu“ zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme a nejazdili na komerčné riziko? Niektorí dopravní odborníci to vidia ako jednu z možností.

Neuvažujeme a ani sme neuvažovali. My sme IC vlaky zadefinovali ako komerčný produkt, pripravili ho a nastavili, aby sa časom dostal do čiernych čísel, a iným smerom sa nepozeralme. Ak príde rozhodnutie, aby boli pod zmluvou, potom to budeme riešiť.

ZSSK ohlásila koncept prepravy z Bratislavy do Košíc v čase 4:30. Kedy sa ho cestujúci dočkajú?

Myslíme si, že terajší čas 4:42 je už pri súčasnom stave infraštruktúry to optimium z pohľady bezpečnosti i rýchlosti. Ráta aj s výlukovými prácami, ktorým sa na koridore nevyhneme ani tento rok. Spolu so ŽSR však situáciu budeme sledovať a už od nového GVD by sme chceli jazdiť 4:30. To je však podmienené možnosťami infraštruktúry. A chceme ísť ešte ďalej, naša ambícia je niekde pod štyri hodiny.

V akom časovom horizonte?

My sme už deklarovali, že v roku 2030 by sme chceli jazdiť Bratislava - Košice pod tri hodiny. Myslíme si, že je to reálne. Ako to dosiahnuť, si žiada vytvorenie nejakej dopravnej stratégie v koordinácii štátu, správcu infraštruktúry ŽSR a ZSSK. Okrem toho je nevyhnutnosťou mať na koridore ukončený úsek na 160 kilometrov z Bratislavy do Žiliny a zvýšiť rýchlostné parametre na severnej trase zo Žiliny do Košíc. Myslím si, že Slovensko si zaslúži železničnú dopravu na úrovni 21. storočia.

V minulosti sa na Slovensku uvažovalo s jednotkami pendolino, ktoré vďaka naklápaniu vozňových skriň môžu oblúkmi prechádzať rýchlejšie ako klasické súpravy. Nepomohlo by to na severnej trase, kde je trať vo vyšších polohách a s mnohými oblúkmi?

Prerátavali sme, koľko času by sme ušetrili s pendolinom. Výsledky nespĺnili naše očakávania. Navyše sa tu znova dostávame do infraštruktúrnej pasce, lebo na vyššiu rýchlosť nemáme trate, zabezpečovacie zariadenia, väčšina staníc je bez podchodov. Takže ďalšie zvyšovanie rýchlosti musí ísť ruka v ruke s prebudovaním infraštruktúry.

Ako ďalšia možnosť zrýchlenia času prepravy medzi Bratislavou a Košicami sa v čele IC vlakov objavil moderný rušeň Vectron od spoločnosti Siemens. ZSSK si ho prenajala a bude testovať počas troch mesiacov. Pôjdeme cestou prenájmov alebo nákupov nových vozidiel?

Urobili sme si analýzu súčasného stavu vozového parku a pri zohľadnení našich snáh po vyšších rýchlostiach sme sa rozhodli, že ho budeme musieť zoštíhliť, omladiť a doplniť. Urobili sme prieskum možností trhu a oslovili niekoľkých prevádzkovateľov, ktorí majú novšie hnacie dráhové vozidlá. Vectron nebude jediný, otestujeme aj rušeň od Bombardieru. Potrebujeme si ich vyskúšať a zistiť, ako sú efektívne v našich podmienkach, pri našich vlakoch, ako si budú počínať na tratiach s náročnejšími výškovými pomermi. A poznať tiež nároky na ich údržbu. Tieto parametre si porovnáme s našimi vozidlami, a po zohľadnení finančných možností vyberieme najefektívnejší model. Potom bude nasledovať kla-

sický tender na ich obstaranie, v ktorom bude zadefinované, či ideme do lízingu alebo do nákupu.

O koľko kusov budeme mať záujem?

Rakúšania si objednali dvesto kusov. My nie sme až takí ambiciózni, napriek tomu, že oni majú 4 600 kilometrov tratí a my 3 200. V prvej fáze chceme aspoň desať kusov.

Rýchliky jazdia vzdialenosť Bratislava - Košice za 5:57. Pri porovnaní s IC vlakmi je rozdiel 46 minút, pri rýchlejšom ícečkovom spojení (čas prepravy 4:42) až 75 minút. Neplánujeme to zmeniť a tiež zrýchliť aj rýchliky? Mimočodom aj samotná ZSSK už prehlásila, že rýchliky na niektorých úsekoch na koridore Bratislava - Žilina pôjdu od GVD 2017/2018 rýchlosťou 160 kilometrov za hodinu. Pôjdu?

Keď sme ako nové vedenie minulý rok nastúpili do firmy, dali sme si za cieľ prehodnotiť aj prepravné časy rýchlikov. A hoci sú tu určité danosti a obmedzenia ako napríklad počet zastavení, resp. staníc na trase, taktový grafikon, chceme ich o pol hodinu zrýchliť a tam, kde to bude možné, ísť 160 kilometrovou rýchlosťou. Kvôli rozsiahlym výlukám, ktoré nás čakajú, sa nám to nepodariť v pôvodne plánovanom termíne od druhej zmeny GVD od 11. júna, ale za rokom 2018 si stojím.

Pred príchodom do ZSSK ste pôsobili v exekutive národných aj nadnárodných spoločností chemického, strojárkeho, energetického zamerania, ste odborníkom na obchod, zvyšovanie efektivity výrobných procesov a firemných obchodno-marketingových činností. Čo vás prekvapilo v železničnom prostredí - príjemne i nepríjemne?

Prišiel som nielen z iného odvetvia, ale aj zo súkromného sektoru, kde, ak ste postavený pred úlohu realizovať zmenu, máte iné podmienky. Viete si zadefinovať časovú os, zdroje, komunikáciu, ľudí. Vo verejnej firme, kde pracujete s verejnými financiami, kde treba zohľadňovať rôzne časové faktory, sa tento proces predlžuje a ovplyvňuje aj samotné rozhodovanie. Tak na toto si ešte stále zvykáme. A bol som tiež prekvapený, že na všetko máme smernicu a čo hovorí smernica, je nemenné. Na druhej strane je tu veľa pozitívnych vecí a šikovných ľudí.

Ako sa na to pozeráte teraz, s odstupom času?

Potrebujeme zmeniť zaužívané dogmy, správanie, myslenie vo firme a rozhodovanie prispôbiť zmenám, ktoré sa dejú na trhu. Železničný sektor nemôže zostať myslením niekde v minulom storočí. A som presvedčený, že aj smernica sa dá zmeniť. Každá.

Železničiarom ste už takmer rok, cestujete vlakom? Kedy to bolo naposledy?

Len predvčerom (24. apríla - pozn. redakcie). Spolu s ministrom dopravy som cestoval z Bratislavy do Košíc južnou trasou a večer som sa severnou trasou vracal ícečkom. V jeden deň som mal tak možnosť „ohmatať“ to najlepšie, čo máme, a aj to horšie. Južný ťah si naozaj zaslúži viac, minimálne rýchlosť 160 kilometrov. Ak v priebehu piatich rokov s tým nič neurobíme, tú peknú trať „zahubíme“.

Priblížte našim čitateľom, ako vyzerá a koľko trvá váš pracovný deň?

Od rána do večera. Je to náročné, ale aspoň v sobotu a nedeľu sa snažím dať mentálne a fyzicky trocha do poriadku.



NAŠA ANKETA

CÍTITE SA VO VLAKU BEZPEČNE? PÝTALI SME SA CESTUJÚCICH A KOLEGOV

Zuzana Samková, cestujúca, Sabinov:

Nie. A mám na to dôvod. Okradli ma. Za prácou dochádzam z východu do Viedne a pri ceste tam cestujem väčšinou nočným spacím vlakom. Je pravda, že jedna zo spolucestujúcich nezamkla kupé, ale aj tak. Keď som sa sťažovala u stevarda, že ako sa mohol zlodziej dostať do vozna, odpovedal mi, že podľa nariadenia Európskej únie musia byť lôžkové vozne prechodné. Tak ako sa mám cítiť bezpečne, keď sa po vozni môže „prechádzať“ hocikto? Ale aby som len nekritizovala. Domov sa vraciam icečkom, a musím povedať, že ponuka vášho reštauračného vozna, kde sa varí z čerstvých surovín, je v porovnaní s polotovarmi Regiojetu bezkonkurenčná.



Martin Pecuch, cestujúci, Košice:

Nemám strach, aj keď nepríjemné situácie som už vo vlaku zažil. Ako študent som jazdil z Košíc do Zvolena. Raz ma bezdôvodne zbili skíni. Nepáčilo sa im, že mám dlhé vlasy. Neskôr, keď som cestoval s manželkou a malou dcérou, tak pri Starej Ľubovni hádzali do vlaku chlapci z osady kamene. Jeden trafil okno, našťastie sa nerozbilo. Vo vlakoch sa cítim bezpečne. Sadám si na voľné miesta a nepotrebujem si kvôli bezpečnosti prisadávať k iným spolucestujúcim. Posledný rok však už cestujeme menej, kvôli výletom s rodinou som kúpil auto. Vlakom je to s dlhými prestupmi zložité. Ak táto téma ankety súvisí s kotlebovcami, tak poviem, že o bezpečnosť vo vlaku sa majú starať policajti, a nie náckovia – práve pred takýmito typmi nás treba chrániť.



Zuzana Schwandtnerová, vlakvedúca, Bratislava:

Jazdím na lokálke na Skalicu, to je taká rodinná trať, tam problémy nebývajú. Horšie je to na Malacký cez Plavecký Štvrtok. Tam cestujúci často nemajú lístok, pri kontrole nás vlakvedúcich slovne napádajú. My môžeme len spísať oznámenie o incidente. V poslednom čase nám vo vlaku jazdí viac policajtov, čo je fajn. Na neprispôsobivých cestujúcich bez lístka sa snažím ísť ľudsky, ako žene mi to možno skôr prejde. Ak to nejde, tak som razantnejšia. Osobne sa necítim ohrozená. A zrejme ani cestujúci, lebo dosiaľ som sa nestretla s tým, aby sa mi nejaký cestujúci sťažoval na bezpečnosť alebo sa dožadoval nálepky, kde sa píše, čo treba v prípade bezpečnostných problémov robiť.



Miroslav Konečný, vlakvedúci, Zvolen:

Vo vlakoch jazdím už 37 rokov. Je to stále o tom istom. Keď sú vo vlaku policajti, tak je všetko v poriadku. Všade však byť nemôžu. Ak sa niečo stane, tak to môžem nahlásiť a čakať s vlakom na príchod policajtov, čo tiež nie je dobré riešenie. Nedá sa povedať, či sú denné vlaky bezpečnejšie ako nočné. Jazdil som do Košíc, Žiliny i Bratislavy. Medzi problematické úseky patria Šurany – Levice a hlavne Kozárovce. S mladými býva problém v piatok večer a v sobotu nadržomce, keď sa vracajú z diskotiek. My, Zvolenčania, máme problém v nočnom vlaku z Bratislavy do Prešova, kde kvôli bezdomovcom stráži nástup i SBS-ka.



(jkk, mcik)

GLOSUJEME

RÝCHLE RIEŠENIA NIE SÚ

Pri rozhovoroch vo vlakoch sa mi viacero vlakvedúcich poťažovalo, že sa cítia menej bezpečne ako v minulosti. Cestujúci sú nielen asertívnejší, ale aj agresívnejší. Celospoločenská zmena spravila z malých podvodníkov mediálne celebrity. Ich nerešpektovanie pravidiel sa z televíznych reality show a politických debát nevedomky prenáša na ľudí a kopíruje ho celá spoločnosť vrátane detí. Nad vecami, ktoré boli pred desiatimi rokmi neprípustné, sa dnes už málokto pozastaví. Správanie považované v minulosti za agresívne sa dnes stáva bežným. A odnášajú si to vlakvedúci a pokladníci.

Na nezriedkavú hrubosť a neúctu si roky sťažujú zdravotní záchranári, učitelia, dokonca i hasiči. Ak sa policajtom nedarí ochrániť zdravotníkov idúcich na výjazd do rizikového prostredia, nemôžeme čakať, že dokážu stopercentne zabezpečiť denne 1450 vlakov s priemerne 120 cestujúcimi, ktorí sú roztrúsení po niekoľkých vozňoch.

V poslednom čase je vo vlakoch viac policajtov, čo čiastočne pomôže. Rovnako tak monitorovacie kamery v dopravných prostriedkoch – ak hneď neodradia od trestuhodnej činnosti, pomôžu aspoň pri zisťovaní páchatel'ov. Ale žiadne rýchle riešenia nie sú. Je potrebné si uvedomiť, že prišlo k zmene v spoločnosti a správanie ľudí sa len tak rýchlo nezmení.

Mikuláš Čikovský

AJ TO SA STALO



Kresba Jozef Jurko

URČITE BY SA UŽIVILI

Začiatkom apríla našla vlakvedúca v rýchliku z Bratislavy do Žiliny priamo pri vstupných dverách do vozna spať jedného muža. Na nič nereagoval, poskrúcaný s nohami pod sebou sa zakliesnil o steny predstavku. Vlakvedúca radšej uzamkla dvere a zavolała políciu. Opitý cestujúci však o sebe nevedel ešte dlho po tom, čo ho v Trenčíne odvieďli policajti.

Za to, že je v poriadku, môže vďačiť vlakvedúcej. Keby ho nezamkla, už by si možno nikdy nevyopil...

Čo s takými cestujúcimi? Ako riešiť podobné prípady? Zavedieme špeciálne ležadlové vozne ako pojazdné záchytky? Určite by sa uživil, veď aj cestovné by bolo špeciálne – s poriadnou prirážkou!

(red)

RUŠŇOVODIČKOU PO PÄŤDESIATKE

Našla inzerát, že železnice hľadajú rušňovodiča/čku. Požiadavkou bola maturita v odbore, čo splňala, tak prečo to neskúsiť. Pracovala desiatky rokov v strojárstve, ale čo ju čaká v príprave za rušňovodičku, netušila. Pomohlo jej, pre niekoho možno paradoxne, jej nezvyčajné vzdelanie – teológia.

Autor: Mikuláš Čikovský • **Foto:** autor

Vidieť ženu na rušni je výnimočné. V ZSSK je dnes okrem nej iba jedna rušňovodička v Košiciach. Ale aj niečím iným je príbeh 55-ročnej Anny Verešovej zaujímavý. Rušňovodičkou sa totiž stala už ako babička s troma vnúčatami.

Na konkurz do ZSSK prišla pred tromi rokmi. „**Všetkých som prekvapila. Na pohovore som vychádzala zo školských čias, no o brzách som veľa nevedela. Na mojich odpovediach sa komisja aj usmiala, ale nakoniec mi dali šancu,**“ povedala Anna a dodala, že podobne to bolo aj na psychotestoch, kde najprv predpokladali, že chce ísť za vlakvedúcu. Ani im nenapadlo, že tam majú budúcu rušňovodičku. Všetky povinnosti však postupne splnila a už vyše roka robí rušňovodičku s domovským depom v Leopoldove. Jazdí hlavne v okolí Nitry – od Nových Zámkov po Leopoldov a Topolčany.

OD FRÉZY ZA UČITEĽKU

Jej cesta na železnicu bola klukatá. Aj keď na základnej škole patrila k jednotkárkam, kvôli zlému kadrovému posudku sa vyučila za frézarku. Touto prácou sa aj 5 rokov živila, ale keď komunizmus padol, jej fabrika skrachovala. Následne vymenila niekoľko zamestnaní. Vyrábala nanuky v mraziarňach, opatrovala i staršiu paniu v Rakúsku, no nebolo to ono. A manžel ju chcel doma, preto sa vrátila a splnila si dávnu túžbu po vzdelaní. Ako dospelá vyštudovala teológiu a potom desať rokov učila náboženstvo na rovnakom učilišti, ktoré sama pred 20 rokmi nútene navštevovala.

VĎAKA KOLEGOM

Pred príchodom na železnicu nevedela, čo môže od nového povolania očakávať. V rodine žiadni železničari neboli. Ale zatiaľ sa jej práca veľmi páči. Považuje ju za zmysluplnú. Dôležité je, že kolegovia v Leopoldove sú výborní. Žiadny jej nikdy nenaznačil, že ako žena nemá medzi nimi čo robiť.

V kurze rušňovodičov jej najviac pomohli inštruktori. Skúsenejších kolegov sa všetko pýtala. Ako sama hovorí, aj hlúposti. A oni jej všetko podrobne vysvetľovali. Až tam pochočila, ako baterky rozbehnú dynamo, ktoré zase rozbehne spaľovací motor, a ten cez generátor začne vyrábať energiu na pohon aj vykurovanie. Konečne začala chápať, ako to funguje. A keď bolo treba, nastúpila metóda pokus - omyl. Keď nevedela, koľko má mašina valcov, tak s inštruktorom vliezli ku kolaji a narátali všetkých dvanásť.

Za ten čas, čo je na rušni, ešte nestihla toho veľa „pokažiť“. Raz museli odrieknuť vlak, keď sa jej pre tech-

Sústred' sa, sleduj trať, na predzvesti je Výstraha!

nický problém nepodarilo rozbehnúť 812-tku. Doteraz, vďaka Bohu, ani nezažila smrteľnú zrážku s človekom. Takže niektoré nepríjemnosti ju ešte čakajú.

PO VZORE JAPONCOV

Keď porovnáva predchádzajúce povolania, vidí plusy aj mínusy práce na železnici. Ako pozitívum vníma to, že



Rušňovodička Anna Verešová (55 r.), na železnici od januára 2015; po absolvovaní kurzu v roku 2016 pracuje v stredisku prevádzky Leopoldov. Nepochádza zo železničiarkej rodiny. V minulosti pracovala v rôznych povolaniach – učiteľka, frézarka, opatrovatelka v Rakúsku. Vyštudovala magisterské štúdium na Univerzite Komenského v Bratislave, rímskokatolíckej cyrilometodskej bohosloveckej fakulte, odbor katolícka teológia. Jej záľuby sú spev, cestovanie, rodina.

rušňovodič robí na zmeny a má voľno i na behanie po úradoch.

Ak je však na vlaku, plne sa sústreďuje na jazdu, aby sa bezpečne postarala o ľudí. Pre rušňovodiča je podľa nej dôležitý vnútorný pokoj, ktorý ona získala pri štúdiu teológie. Uvedomuje si, že keď je v čele vlaku, tak to je to najdôležitejšie na svete. Všetky problémy musia ísť vtedy nabok.

„**Sústred' sa, sleduj trať, na predzvesti je Výstraha**“ – opakuje si Anna všetko, čo vidí. Robí to po vzore japonských šoférov, ktorí mávajú menej nehôd. Zistilo sa, že keď si počas jazdy nahlas opakujú dopravné značky, mozog ich lepšie zaregistruje. Tak to robí aj ona a hovorí, že je jej jedno, čo si o tom druhí myslia.

Aj keď päťdesiatpäťročná Anna Verešová má dnes už štyroch vnukov, dúfa, že ešte minimálne 10 rokov bude jazdiť na rušni. O dôchodku zatiaľ nechce ani počuť. V novom povolaní sa cíti zase akosi mladšie.



RUŠŇOPARÁDA 2017

STRETLI SA HISTÓRIA I MODERNA

V Košiciach sa pre verejnosť po roku znovu otvorili brány rušňového depa. Na Rušňoparádu napriek chladnému a daždivému počasiu prišlo 22. a 23. apríla vyše 13-tisíc ľudí, prevažne rodiny s deťmi. Okrem prehliadky historických a najnovších vozidiel pre nich ZSSK pripravila desiatky ďalších atrakcií – od minizoo, cez tvorivé dielne až po možnosť vyviezť sa v kabíne žerjavu do výšky 40 metrov.

Autor: Mikuláš Čikovský • **Foto:** autor

Rušňoparáda už niekoľko rokov patrí medzi najnavštevovanejšie podujatia v kraji. Už dávno sú preč časy, keď na podobné akcie chodili iba železniční nadšenci. Železničiari sa spojili so skúsenými organizátormi z Detskej

železnice Košice a výsledok stojí za to.

Spolu bolo v depe vystavených vyše tridsať historických a súčasných vozidiel. Medzi dieselovými mašinami sa nielen tmavočervenou farbou vynímal ruský Sergej (781). O jeho záchranu sa postarali nadšenci z Podvihorlatského

železničného spolku v Humennom. Nepojazdný stroj svojpomocne opravili a dnes ním jazdia výlučne na podobné akcie. Zaujímavosťou je, že práve tento rušeň si zahral v hollywoodskom filme Peacemaker po boku Georgea Clooneyho a Nicole Kidmanovej.



Organizátori pripravili rôzne atrakcie: skákacie hrady, lukostreľbu, paintballovú streľnicu, minizoo či remeselné ukážky. Deti sa mohli zapojiť do súťaží, za ktoré dostali okrem sladkej odmeny rôzne omalovanky alebo magnetky so železničnou tematikou.



V IC vlaku bolo veselo. Vlakvedúce deťom rozdávali čokolády jedálenský vozeň s kompletnými službami ako v bežnej prevádzke.



Rušňoparáda v košickom depe bola v minulosti známa pod menom Prebúdzanie Katky. Toto ženské meno nesie parný rušeň košickej detskej železnice, ktorý sa práve na tejto akcii po prvýkrát v aktuálnej sezóne predstavoval verejnosti. Tento rok však Katku vystriedal parný Krutwig. Z jednoduchého dôvodu. Krutwig je výkonnejší, odvezie viac ľudí. Tešili sa z neho najmä rodiny s deťmi, ktoré v depe prevážal pre jeho úzky rozchod po špeciálne upravenej koľaji.

ZSSK využila príležitosť spropagovať IC vlaky. Zvedavcom umožnila prejsť sa skrátenou súpravou vlaku s vozňom prvej a druhej triedy a reštauračným vozňom. Vlakvedúce detským návštevníkom rozdávali okrem balónov i čokolády vyrobené

osobitne pre Rušňoparádu a množstvo propagačných letákov ZSSK.

Mnohí návštevníci využili možnosť prezrieť si opravárenskú halu, kde sa robí pravidelná údržba elektrických rušňov a jednotiek. Približne polhodinovou prehliadkou ich sprevádzali aj zamestnanci údržby a predstavovali im rozobrané vozidlá.

Prvýkrát sa odvážlivci mohli dať v špeciálne upravenej kletke vytiahnuť žeriavom do výšky 40 metrov. Na túto atrakciu stáli ľudia v rade aj dvadsať minút. Podľa zamestnancov žeriavnickej firmy mali z toho prekvapujúco väčší strach dospelí ako deti. Nikto sa však nebál tak, aby sa kvôli nemu celá kletka s približne 10 ľuďmi musela z výšky vrátiť predčasne.



Na rozdiel od predchádzajúcich rokov sa teraz predstavili iba dva parné rušne. Okrem Krutwiga zavítal do Košíc popradský Papagáj 477.013, ktorý patril k asi najfotogenickejšim exponátom.



a balóny, rodičom ukazovali vozne IC vlaku, k dispozícii bol aj dzke.



Deti a oteckov očaril vozeň Klubu železničných modelárov z Vrútok. Ich koľajisko vo vozni má dĺžku 70 metrov vrátane tunelov či mostov, nechýba ani rušňové depo s točňou.

ABSOLÚTNY, RELATÍVNY A PODIELOVÝ GRAFIKON? VŽDY JE LEN JEDEN!

Už dávno pominuli časy, keď plnenie grafikonu vlakovej dopravy sa „kreslilo“ pravítkom a ceruzkou na takzvané grafikonové plachty. Dnes to už nahrádza elektronický vlakový dispečerský systém. Dôležitosť sledovania a vyhodnocovania plnenia grafikonu vlakovej dopravy (GVD) však trvá doteraz. Limity plnenia GVD stanovuje pre ZSSK ministerstvo dopravy.

Autor: (dan) • Graf: autor

„Grafikonové plachty používal ešte aj môj dedko Július Orosz ako dispečer Prevádzkového oddielu v Košiciach v 80. tých rokoch minulého storočia. Na základe telefonického nahlasovania zakresľovali dispečeri meškajúce vlaky a tak sa sledovalo skutočné plnenie grafikonu. Po vyučovaní som k nim miesto do družiny v základnej škole zavše zašla na návštevu,“ spomína aj po rokoch analytička prevádzkovej práce na oddelení riadenia prevádzky **Darina Niezgodská**.

V súčasnosti sa sledujú meškania vlakov najmä pomocou ukazovateľa absolútneho plnenia GVD. Ukazovateľ je predpísaný objednávateľom dopravných služieb vo verejnom záujme - ministerstvom dopravy a výstavby. V rámci ukazovateľa sa vlakový spoj počíta dvakrát - meškanie vo východovej a meškanie v cieľovej stanici. Ak vlak mešká do 5 minút, ráta sa akoby išiel načas.

Pre výpočet absolútneho plnenia GVD platí vzorec:

$$\text{Plnenie (v \%)} = \frac{\text{počet vlakov vedených včas}}{\text{počet vlakov celkom}} \times 100$$

Výsledné percento z tohto vzorca stanovuje ministerstvo dopravy v Zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ). Limit na rok 2016 mal hodnotu 93,00 %. ZSSK ho splnila na 92,93 percenta. Za nedodržanie záväzku je sankcia vo výške 4 800 eur za každé, i začaté percento pod stanovené plnenie. „Vzhľadom na objektívne príčiny, ktoré spôsobili neplnenie tohto ukazovateľa a ktoré ZSSK nedokázala ovplyvniť, sme žiadnu sankciu nedostali,“ poznamenáva D. Niezgodská.

Ako ďalej hovorí, **pre vnútropodnikové potreby** sa okrem absolútneho sleduje aj percento relatívneho plnenia GVD. V ňom sa do výpočtu započítava každý vlak len raz, ako končiaci v cieľovej stanici alebo na výstupe z územia SR. „Ide hlavne o IC vlaky a rýchliky na hlavnom ťahu medzi Bratislavou a Košicami,“ dodáva.

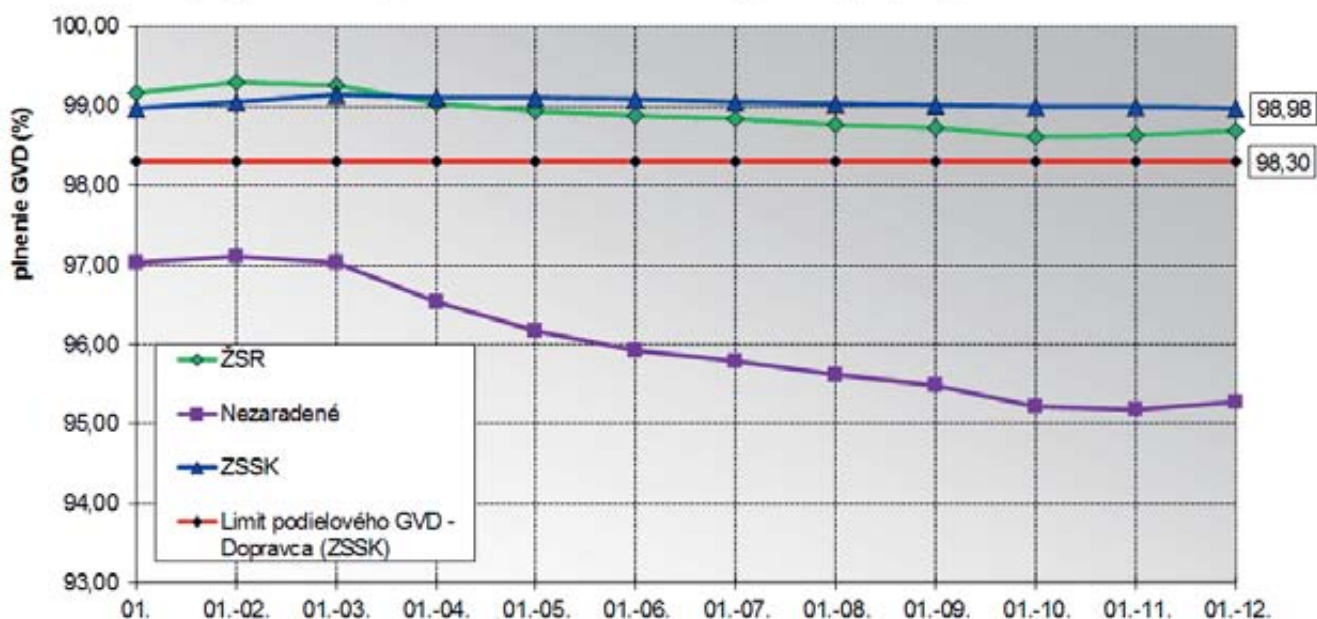
Pretože percento absolútneho plnenia nezohľadňovalo skutočnosť, ktorý subjekt alebo čo zapríčinilo meškanie vlaku, od decembra 2013 zaviedlo ministerstvo dopravy nový kvalitatívny ukazovateľ a to percento **podielového plnenia** GVD. Pre jeho vysvetlenie však treba ešte trochu počítať. Najskôr sa vypočítava strata

na plnení GVD, čo predstavuje rozdiel medzi sto percentami a percentom absolútneho plnenia. Tá sa potom pomerne rozdelí medzi ZSSK, ŽSR prípadne iné vplyvy podľa ich podielu na celkovom meškaní a pre každý subjekt sa odpočíta od sto percent. Len pripomínáme, že ide len o vlaky zmeškané nad 5 minút a každý vlak sa za každý deň posudzuje iba raz. Problematiku na príklade objasňuje opäť Darina Niezgodská:

„Percento absolútneho plnenia dosiahne za určitý deň hodnotu 95 percent, čo znamená stratu 5 percent. Všetky vlaky prevádzkované ZSSK meškali napríklad 5 tisíc minút. Z nich tisíc minút bolo pripísaných ZSSK, čo je zo straty 5 percent jedno percento, ktoré odrátame od maximálnej hodnoty sto percent. A 99 percent potom predstavuje percento plnenia podielového GVD pre ZSSK za ten deň.“

Za rok 2016 dosiahla ZSSK hodnotu plnenia podielového GVD 98,98 %, čo bolo o 0,68% lepšie, ako nám to v zmluve stanovilo ministerstvo (98,30 %). Aj v tomto prípade pri nesplnení limitu hrozí sankcia 4 800 eur za každé, i začaté percento pod stanovené plnenie.

Vývoj podielového plnenia GVD v roku 2016 za vlaky osobnej dopravy prevádzkované ZSSK



Minulý rok v sieti ŽSR zaznamenali vlaky prevádzkované ZSSK viac ako 750-tisíc príčin meškaní. To predstavovalo spolu meškanie približne 35 625 hodín, z čoho činilo takmer 5 370 hodín meškanie z dôvodov na strane ZSSK. Najčastejšie dôvody meškania: zvýšená frekvencia cestujúcich (takmer 7,7 %), poruchy hnacích kolajových vozidiel + prekračovanie jazdných časov kvôli radeniu neplánovaných vozidiel (takmer 5,3 %).

Zlý stav železničnej trate často spôsobuje spomalenia vlakov, pri ktorých vznikajú meškania. Od apríla však platí nová situácia, ktorú sme doteraz na Slovensku nemali. Kvôli pomalejšej jazde ZSSK nahradila vlaky na časti trate autobusmi.

Všetko vzniklo v polovici apríla po kontrole trate meracím vlakom na trati z Humenného do Stakčína. Zistil sa nevyhovujúci rozchod koláje na vyše dvojkilometrovom úseku trate medzi stanicou Snina a konečnou stanicou trate Stakčín (trať 196). Na jednokolajnej trati v pracovné dni jazdí 14 párov osobných vlakov. Po zavedení pomalej jazdy 10 km/h sa meškania pri križovaní prenášali z vlaku na vlak – dosahovali 25 až 45 minút a cestujúci v Humennom nestíhali prípoje na tri ďalšie smery (Košice, Prešov, Medzilaborce). Preto sa ZSSK rozhodla vlaky z konečnej stanice Stakčín po

STOP PRE KOĽAJNICE

susednú Sninu nahradiť autobusmi. Je to prvýkrát v histórii, čo autobusy nahradili vlaky kvôli obmedzeniu traťovej rýchlosti. Pre ZSSK to znamená zvýšené náklady na vlaky o niekoľko

stoviek eur denne. Situácia má podľa odhadov správcu infraštruktúry ŽSR trvať niekoľko mesiacov. Zatiaľ budú obe strany hľadať ďalšie riešenia.

(mcik)



Zo Sniny do Stakčína vlaky ZSSK nahradili autobusy. • Foto Ján Filip

VLAK ODIŠIEL, VLAKVEDÚCI ZOSTALI. PREČO?

PÍŠE RIADITEĽ ODBORU INŠPEKCIE A KONTROLY

Prípady, kedy po odchode vlaku zostal člen sprevádzajúceho personálu na železničnej stanici, zástavke alebo inom mieste trate, nie sú ničím výnimočným a občas sa vyskytnú aj v ZSSK.

Jeden z ostatných prípadov sa stal vlni v decembri medzi stanicami Bratislava-Vajnory – Bratislava hlavná stanica. Vlak z Budapešti do Prahy použil pred priecestím rýchlobrzdu, pretože pred ním v tesnej blízkosti prešlo motorové vozidlo. Rušňovodič po zastavení išiel skontrolovať, či auto nezachytil. Keď zistil, že k nárazu nedošlo, vrátil sa do rušňa a po súhlase zamestnancov ŽSR s vlakom odišiel. Bez vlakvedúcich, ktorí zostali na trati.

Sekcia riadenia a realizácie prevádzky Bratislava túto udalosť uzavrela s konštatovaním, že „Vystúpenie zamestnancov na širšej trati z vlaku a ich zanechanie tam bolo z vlastnej neobľúbivosti.“ Zamestnanci absolvovali pohovor a krátili sa im prémie. Z dokumentov, ktoré sú k prípadu priložené však vyplýva, že v postupe „vyšetrovania“ došlo k pochybeniam.

V Oznámení o uzavretí prevádzkovej odchýlky nie je uvedené, aké pravidlá, resp. aké ustanovenia predpisov zúčastnení porušili. To isté môžeme konštatovať aj o Oznámení o krátení prémie sprevádzajúcemu personálu, ktoré len všeobecne uvádza, že zamestnanec zavinil meškanie vlaku. Do tretice ani rušňovodič nemal uvedené konkrétne porušenia predpisov.

Nezrovnalosti sú aj v hláseniach rušňovodiča a vlakvedúceho. Rušňovodič sa vôbec nevyjadril, či a akým spôsobom vyznamenal sprevádzajúci personál. O tom, že opúšťa hnacie kolajové vozidlo mal podľa článku

7 predpisu Z1 ŽSR Pravidlá železničnej prevádzky okrem výpravcu informovať aj vlakvedúceho. Vlakvedúci ale uviedol, že ho rušňovodič informoval o možnom zrazení. V tom prípade sa ale mali dohodnúť na postupe ďalšieho riešenia. Totiž ak rušňovodič neprivolal členov sprevádzajúceho personálu a ani im nenariadil žiadne činnosti mimo vlaku, nemali dôvod vystupovať.

Ďalšie pochybenie sa týka postupu rušňovodiča po kontrole priecestia. Ako uviedol v Hlásení o mimoriadnosti, výpravcovi oznámil, že cestné vozidlo sa na priecestí nenachádza a následne si pýtal súhlas na pokračovanie v jazde od ústredného dispečera ZSSK. V tomto prípade nebol dodržaný postup podľa článku 1125 predpisu Z1, ktorý hovorí, že ak rušňovodič ohlásil mimoriadne zastavenie vlaku na trati, pre ďalšiu jazdu si musí vyžiadať súhlas od výpravcu stanice, do ktorej vlak smeruje.

Ako postupovať v prípade mimoriadneho zastavenia vlaku na trati je uvedené v kapitole XXXI predpisu Z1. Podľa nášho technologického postupu pre výpravu vlakov ZSSK článku 11 zamestnanci sprevádzajúceho personálu môžu z vlaku po mimoriadnom zastavení vystúpiť iba v prípadoch nariadených predpisom, v prípadoch hroziaceho nebezpečenstva, alebo ak boli privolaní rušňovodičom alebo zamestnancom oprávneným riadiť dopravu na dráhe, alebo ak bolo mimoriadne zastavenie nariadené z dôvodu nástupu a výstupu cestujúcich.

Roman Kusý

PREZIDENT SI POCHUTIL NA HEMENDEXE

Objektívy kamier a fotoaparátov sprevádzali 24. apríla prezidenta Slovenskej republiky Andreja Kisku počas jeho cesty IC vlakom z Popradu do Bratislavy takmer všade. Vo vozni, kde sedel, v rušni, ktorý si pozrel počas zastávky v Trenčíne. Médiá zdokumentovali i jeho návštevu v reštauračnom vozni. Raňajkoval hemendex – vajíčka so šunkou.

Autor: Dominik Drevický • Foto: autor

Prezident v reštauračnom vozni, to nebýva každý deň. Zaujímalo nás preto, aké prípravy predchádzali takejto vzácnjej návšteve. S informáciami sa s nami ochotne podelil prevádzkovateľ vozňa **Marek Mrúz**, ktorý prezidenta aj osobne obsluhoval. „**Na akciu som do kuchyne pozval i môjho kolegu šéfkuchára Jána Dudu. Nielen kvôli prezidentovi, ale aj**

preto, aby sme si zároveň vyskúšali, ako sa varia špeciality v našej mini-malistickej kuchyni.“

Posádku aj celý vozeň ešte pred odjazdom z Košíc poriadne prevetrali hygienici, ktorí nakoniec prešli aj celú súpravu. Podľa Mareka sú ľudia v gastronómii na takéto kontroly zvyknutí a ako sám tvrdí, poriadok a čistota má byť v kuchyni vždy, nielen keď cestuje prezident. Gastronómii „na kolesách“

sa venuje od svojich osemnástich rokov a s úsmevom spomína, že aj na vojenčine bol kuchárom. Počas svojej železničnej kariéry už obsluhoval aj prezidenta Rudolfa Schustera, či poskytoval služby vo vlakoch kategórie SuperCity a InterCity. Na koľajniciach sa snaží poskytovať zážitkovú gastronómiu a do služieb prináša progres, inovácie a nové nápady. Jeho reštaurák bol prvý, v ktorom sa dalo platiť platobnou kartou a z ktorého roznášali čerstvé jedlo priamo na miesto vo vlaku. Mnohí cestujúci si dodnes pamätajú legendárne halászle či dokonale prestreté stoly vrátane povestných hodín na stene so svetovým časom v rôznych metropolách. Andrej Kiska napokon uprednostnil z ponuky klasický hemendex. Obaja kuchári však mali pripravenú aj špecialitu – celozrnné hrianky so slaninkou a vajcom Benedikt. „**Vyskúšali sme si naostro, že aj v kuchyni vo vlaku dokáže šéfkuchár pripraviť špičkové jedlo a určite sa nemáme za čo hanbiť,**“ zhodnotil výkon kuchyne Marek Mrúz. Mimochodom, hemendex prezidentovi chutil a ako sa nám sám priznal, bývalo to jeho obľúbené jedlo, ktoré v minulosti jedával, keď cestoval vlakom.



Pán prezident, nech sa páči! Hemendex servíruje Marek Mrúz.

ZBIERKA JE UŽ KOMPLETNÁ

Strojmajster z Trenčianskej Teplej Valentín Palček skompletizoval obdivuhodnú zbierku lepenkových lístkov zo všetkých slovenských staníc a zastávok. O tejto jeho záľube sme písali v januárovom čísle Železničných ozvien. Vtedy mu chýbali ešte dva lístky z Krásna nad Kysucou a Žiaru nad Hronom.

Po našom článku sa mu ozvali ďalší „kolegovia“ s nezvyčajnou záľubou. Najskôr mu niekoľko lístkov poslal žilinský rušňovodič Roman Najdek. Medzi približne dvadsiatkou lístkov bol aj jeden z Krásna nad Kysucou.

Posledný chýbajúci lístok dostal darom od železničného publicistu a fotografa Jozefa Gulíka. Prostredníctvom našej redakcie sa s ním skontaktoval a odovzdal mu lepenkový lístok zo stanice v Žiari nad Hronom.

Valentín Palček (62) začal zbierať lístky pred vyše tridsiatimi rokmi celkom náhodou. Pri jednom výlete vlakom jeho malý syn pozbieral všetky lístky

zahodené vo vozni a jemu bolo ľúto vyhodit' ich. Postupne sa zbieraním lístkov začal venovať a vo voľne jazdil po celej republike, aby doplnil svoju zbierku.

Spomínané dva lístky nezohnal ani po osobných návštevách oboch staníc a po prosbách u miestnych pokladničiek. Preto je všetkým, ktorí sa na skompletizovaní jeho zbierky podieľali, vďačný.

Okrem lístkov zo všetkých domácich staníc má V. Palček aj lístky z Indie, Grécka či Portugalska. Presné množstvo všetkých lístkov už ani nepozná, podľa neho to môže byť

okolo 3-tisíc kusov. Už mu ostáva len skúsiť zápis do slovenskej Guinessovej knihy. Tam sú rekordy ako najväčšie zbierky ramienok na šaty, sošiek Budhu, ale aj najväčší počet ľudí, ktorí hrali Človeče, nehnevaj sa! Zbierka Valentína Palčeka by tam určite mala svoje miesto. Keďže lepenkové lístky sa už nepoužívajú, tak ho len ťažko niekto predbehne. (mcik)





Osobný vlak ťahaný rušňom T 478.1 počas zimy 1968/1969 smeruje do závodu v Dubnici nad Váhom.

O "UTAJENÝCH" OSOBNÝCH VLAKOCH

Osobná neverejná doprava na železnici. Už ste o nej počuli? Išlo o vlaky, ktoré premávali pravidelne podľa cestovného poriadku, ale cestovať nimi mohli iba zamestnanci konkrétneho podniku. Dopravu zabezpečovali buď samotné podniky alebo štátne dráhy - ale tie, ak nemuseli, sa do podobných aktivít veľmi nehrnuli. Mali dosť vlastných prepravných úloh. V praxi teda napokon išlo o pomerne zriedkavý jav.

Autor: Jozef Gulík • **Foto:** archív autora

Zamestnanecké vlaky a podnikové vlečky mali „bohatšiu“ históriu v Čechách. K najstarším patrila tzv. Vítkovická závodní dráha. Koncesiu na prevádzkovanie osobnej dopravy na vlečke dostala už v roku 1887. V minulosti mala dokonca charakter verejnej dopravy a stala sa dôležitou súčasťou hromadnej prepravy osôb na Ostravsku. Ďalšími podnikmi, ktoré si zabezpečili osobnú dopravu vlastnými prostriedkami, boli napríklad SIGMA Lutín a LET Kunovice. TESLA Nýřany, CHEZA Semtín, Zbrojovka Vsetín a Nová huť Ostrava si dopravu zamestnancov objednávali u Československých štátnych dráh (ČSD).

Na území Slovenska by sme počet podnikových vlečiek, na ktorých ČSD zabezpečovali zamestnaneckú dopravu, spočítali na prstoch jednej ruky.

Písal sa rok 1960, keď strojársky závod v Dubnici nad Váhom, známy výrobou vojenskej techniky alebo neskôr aj železničných rušňov, zaslal ČSD žiadosť o zavedenie zamestnaneckých vlakov. Malo ísť o jednoduché pokračovanie vlakov, ktoré dovtedy končili v železničnej stanici Dubnica nad Váhom. Výraz „jednoduché“ však nevystihuje presný stav vecí.

„... V danom prípade však ide o vedenie osobných vlakov ČSD z trate pre prepravu verejnú, na trať pre prepravu neverejnú, potrebностями ČSD,“ píše sa v internom dokumente železníc, „teda o prípad výnimočný, z hľadiska prepravného-právneho neobvyklý, vymykajúci sa z rámca VPV (Všeobecných podmienok pre stavbu vlečiek a prevádzku na nich), ktorý si vyžaduje úpravy osobitnou dohodou.“

V tomto konkrétnom prípade však okrem žiadosti strategického závodu, ktorý vtedy ešte niesol pomenovanie po K. J. Vorošilovi (sovietskom maršalovi a politikovi, *1881 / †1969), prišla aj intervencia priamo od Ústredného výboru KSS, rovnocenná priamemu zadaniu úlohy, ktorú treba bezodkladne splniť.

Nasledovalo uzatvorenie zmluvy, na základe ktorej sa dubnický závod zaviazal platiť ČSD za poskytnuté služby sumu 24 052 Kčs mesačne. V nej bola zahrnutá aj práca výpravcov, keďže jazda vlakov medzi stanicou a strojárnami bola zabezpečovaná ako v medzistaničnom oddiele formou ponuky a prijatia, pričom „zapožičaný“ výpravca v čase jazdy vlakov slúžil na stanovišti dispečera vo vlečke.

Zamestnanecká doprava vlakmi ČSD sa rozbehla na jeseň 1960 a vlečku obslúžili vlaky - v klasickej súprave s „parou“: 832/833, 2502/837, 3808/3809, a v motorovej trakcii: 884/885. Všetky vlaky smeli používať výlučne iba zamestnanci Závodov K. J. Vorošilova a Adamovských strojární, závod Dubnica nad Váhom.

Na konci 80-tych rokov minulého storočia súpravy ťahali buď rušne série T 478.3, resp. T 478.4 alebo na menej vyťažených spojoch zachádzali do závodu motorové vozne M 286.o. Podľa spomienok pamätníkov nebolo po elektrifikácii trate Bratislava - Púchov ničím výnimočným vidieť na konci vlaku elektrický rušeň série 263, ktorý, aby sa ušetril posun, ťahali až do závodu a potom späť na stanicu, kde po odstúpení motorového rušňa vlak mohol pokračovať už v elektrickej trakcii.

Koniec zamestnaneckej prepravy v réžii ČSD nastal okolo roku 1990 a následne si

ju podnik ZŤS Dubnica nad Váhom začal pokrývať sám, a to rušňom T 448.o a súpravou príviesných vozňov Blm, ktoré predtým slúžili pre účely vnútropodnikovej dopravy. Zakrátko však skončila definitívne.

Druhý prípad, ktorý v porovnaní s predošlým trval výrazne kratšie, má súvis s atómovou elektrárnou Mochovce. Obrovská stavba si vyžadovala veľa pracovnej sily a tá zas kapacitnú prepravu. Voľba opäť raz padla na železniciu.

Neverejná osobná doprava na trase Levice - Kalná nad Hronom - Mochovce a späť začala v pondelok 8. septembra 1986, pričom prvý vlak ťahal rušeň T 478.1026. Pre tieto vlaky sa stali typickými štvordielne poschodové jednotky nemeckej výroby typu Bpjo, radené dokonca do trojíc, takže poskytovali vyše tisíc miest na sedenie! Tieto vozne do Nových Zámkov predisponovali z oblasti Bratislavy a Trnavy.

Vlaky premávali počas pracovných dní iba do roku 1991. Vtedy sa práce na výstavbe elektrárne kvôli nedostatku financií zastavili a zároveň s tým, samozrejme, skončila aj prevádzka zamestnaneckých vlakov.

A keď hovoríme o neverejnej preprave osôb, nemali by sme vynechať ani zmienku o železničiaroch. Na pracoviská, spravidla vo väčších uzloch alebo aj inde, ak chýbal iný vhodný spôsob, ich v časoch striedania zmien, teda okolo 6. hodiny ránej a 18. hodiny podvečernej, rozvážali služobné vlaky. Dialo sa tak napríklad v Bratislavskom uzle, v Žiline, Haniske pri Košiciach alebo v Maťovciach, a to na širokom, aj normálnom rozchode (ako pokračovanie osobných vlakov z Veľkých Kapušian). Rozprávania o nich by však vydalo na samostatnú časť.



NIE RÝCHLOSŤ, ROZHODUJE ČAS

Podľa britského profesora Andrewa Mc Naughtona nemajú Česi pri výstavbe vysokorýchlostnej železnice premýšľať, akou rýchlosťou by mal vlak ísť, ale miesto toho si stanoviť, za aký čas chcú byť ľudia z Brna v Prahe. Malo by to byť do jednej hodiny.

V Česku sa v posledných mesiacoch debatuje o výstavbe vysokorýchlostnej železnice. V materiáli ministerstva dopravy, ktorý preberali aj poslanci parlamentu, pripadá do úvahy až päť možných tratí. Základom však má byť spojenie Brna s Prahou s pokračovaním do Nemecka. V tejto súvislosti sa s technickým riaditeľom projektu High Speed 2 z Londýna do Birminghamu A. Mc Naughtonom rozprával redaktor českých Hospodárskych novín. Brit nesúhlasí s prevládajúcim názorom, že Česko je pre rýchlovlaky malá krajina. A nejde len o spojenie Prahy a Brna, prípadne Ostravy, ale aj o prepojenie Nemecka a smeru na Viedeň. Hlavnou otázkou podľa neho nie je rozhodnutie, či vlaky pôjdu 200 alebo 300 km/h, ale jazdný čas, ktorým sa dve najväčšie mestá v krajine spoja. Podľa neho by sa súčasných dva a pol hodiny malo skrátiť maximálne na hodinu. Až po rozhodnutí o dĺžke jazdy majú technici začať kresliť rýchlosti. Vyššie, kde bude ľahký terén s malým vplyvom na obyvateľstvo, a pomaľšie v kopcoch a na

okraji miest. Na hodine jazdy je podľa neho niečo magické. To je čas, ktorí sú ľudia ochotní dochádzať do práce. Ak to bude medzi oboma mestami do jednej hodiny, tak na tom zarobia majitelia pozemkov a nehnuteľností v Brne. Na rozdiel od Číny alebo Japonska v Európe nikto nebuduje uzavretý systém nových vysokorýchlostných tratí, ale kombinovaný, kde sa nová časť trate napojí na existujúce trate. Treba počítať s tým, že od spustenia prvých debát o vysokorýchlostnej železnici po jej spustenie uplynie 15 až 20 rokov. Rýchlejšie to ide iba v Číne, kde však nemajú demokraciu a ľudia sa k tomu nemôžu vyjadrovať. V Anglicku výstavbu rýchlodráhy podporovali ľudia z veľkých miest do 35 rokov. Proti boli hlavne obyvatelia menších miest a dedín. Ich obavy sa týkali hlavne hluku. Aby sa vyhlo ich námietkam, položili koľaje čo najnižšie, šli do zárezov meter aj dva hlbokých a kde bolo treba, kombinovali výsadbu stromov s protihlukovými stenami.

(spr)

STANIČNÉ TABULE SÚ NA WEBE

ŽSR spustili webovú aplikáciu - virtuálne tabule. Ukazujú príchody a odchody vlakov v hoci ktorej stanici na Slovensku. Zobrazujú druh, číslo, názov vlaku a dopravcu a čas odchodu prípadne výšku meškania a hlavne číslo nástupišťa a koľaje. Posledné dva údaje doteraz na Slovensku neboli verejne dostupné.

Na rozdiel od reálnych tabulí na staniciach virtuálne tabule ukazujú vlaky až šesť hodín dopredu. Fungujú na všetkých staniciach, aj tam, kde reálne tabule chýbajú. Údaje o obsadení koľaje sú preddefinované plánom ich obsadenia a v stanici sa zaktualizujú po zadaní čísla koľaje výpravcom v elektronickom dopravnom denníku.

Aplikácia má vzhľad prispôbený najnovším elektronickým tabuliam na staniciach. Zatiaľ funguje iba webová verzia, v krátkom čase má pribudnúť aj mobilná.

Okrem virtuálnych staničných tabulí správca infraštruktúry na svojej stránke už dva roky sprístupňuje aj údaje o meškaní vlaku, ako aj mapu všetkých vlakov na Slovensku s farebným vyznačením meškajúcich vlakov (zvlášť nad 5 minút a nad 30 minút). Všetky tieto informácie nájdete na hlavnej stránke zsr.sk.

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR
mesačník zamestnancov ŽSR

NENASTUPUJÚ NA REKONDIČNÉ POBYTY

Nákladný dopravca ZSSK CARGO poskytuje rovnako ako ZSSK rekondičné pobyty pre vybrané skupiny zamestnancov. Ako upozornila Mária Mrvová z oddelenia riadenia ľudských zdrojov v Cargu, v poslednom čase ich zamestnanci čoraz častejšie odmietajú nastúpiť na objednaný rekondičný pobyt. Dôvody sú rôzne. Raz im nevyhovuje dátum nástupu, inokedy miesto. Stáva sa, že odmietnu preto, lebo s nimi v rovnakom termíne nejdu žiadni kolegovia. Mária Mrvová upozorňuje, že upraviť dátum nástupu nie je také jednoduché. Najskôr sa hľadá dohoda s prevádzkou. Snahou je skoordinať termíny tak, aby nevznikala nadčasová práca. A do

úvahy treba brať aj ubytovacie kapacity poskytovateľov rekondičných pobytov. Konkrétne stredisko či kúpele si zamestnanec veľmi vyberať nemôže. Stredisko sa určuje vo verejnej súťaži. V Cargu uspeli kúpele Vyšné Ružbachy a Číž, pričom zamestnanci častejšie uprednostňujú Vyšné Ružbachy. Firma poskytuje pobyty aj viacerým profesiám, ktorým to nevyplýva zo zákona. Nenastúpením na pobyt však Cargu vzniká zbytočná škoda, keď firma pobyt rezervovala. Upozorňuje na prax v Česku, kde pobyt nie je zadarmo, ale zamestnanci si doplácajú 100 Kč na deň. Na Slovensku to majú zadarmo, možno preto si podľa Márie Mrvovej pobyt tak nevážia.

Pritom ide o dvojtýždňové voľno s ubytovaním, jedlom, regeneračnými kúrami a hlavne s plnou náhradou mzdy.

CARGO INFO
mesačník zamestnancov ZSSK CARGO



Z REDAKČNEJ POŠTY

Vaše otázky, postrehy a názory do tejto rubriky môžete zasielať poštou na adresu redakcie: Ozveny, Pri bitúnku 2, 040 01 Košice alebo e-mailom na ozveny@slovakrail.sk.

POĎAKOVANIE ZA PRÍSTUP K CESTUJÚCIM

Sme radi, že nám do redakcie chodia pochvaly na zamestnancov prvého kontaktu. Najčastejšie ľudia posielajú mailové podakovania, ale stane sa, že cestujúci poďakuje aj prostredníctvom facebookovej stránky ZSSK. Jedno také prišlo na bratislavského vlakvedúceho **Mareka Borku**. Cestujúca Kristína Trnavská cestovala s kolegami zo Spišskej Novej Vsi do Bratislavy a páčil sa jej jeho prístup. „*Klobúk dole pred ním. Bol ochotný, veľmi milý, stále usmiaty. Spríjemnil nám našu cestu a v dnešnej uponáhľanej dobe, plnej stresu, je vzácné stretnúť človeka s pozitívnym prístupom, na ktorom je vidieť, že má svoju prácu rád a robí ju s radosťou. Ešte raz ďakujeme veľmi pekne,*“ napísala Kristína Trnavská.

(mcik)

INZERCIA

CK Kysuca Tour, spol. s. r. o., ponúka pri kúpe pobytu – deti do 12 r. zľava 20 eur, do 3 r. ZDARMA.

ČIERNA HORA – Sutomore, 13/14-dňové zájazdy

Vila CARSKI KONAK s raňajkami cena na osobu: 265 €/13-dňový a 275 €/14-dňový. Privát vila MARGO s možnosťou varenia, cena na osobu: 235 €/13 dní a 240 €/14 dní. Apartmány Niko pre 3 + 2 osoby za 60 €/1 noc. Ubytovania sú do 300 m od pláže, majú balkón, internet, TV, klímu a chladničku.

ALBÁNSKO – Shengjin, 14-dňové zájazdy

Luxusný hotel PREZIDENT**** s polpenziou formou švédskeho stola, izby klimatizované, TV, minichladnička, internet + balkón + plážový servis. Cena na osobu: 420 €.

BULHARSKO – Pomorie, 13/14-dňové zájazdy

Privát v Pomorí v cene 170 €/13-dňový a 190 €/14-dňový. Ubytovanie hotel ALCIONA BEACH**** s raňajkami priamo na pláži, klimatizované izby + balkón, TV, minichladnička. Cena na osobu: od 240 €.

Uvedené ceny sú bez dopravy, ležadlové vozne sú rezervované z Budapešti. Info o cenách a zľavách priamo v CK. Bližšie informácie: www.ck-kysucatur.sk alebo železn. telefón 930/6757, príj. 041/2296757, mobil: 0908219442 alebo emailom: info@ck-kysucatur.sk

UHÁDNITE, KDE JE TO?

V našich novinách si môžete zasúťažiť aj fotohádankami. Každý mesiac uverejňujeme fotografiu z nejakej oblasti železnice. Vašou úlohou je tentoraz napísať, aká stanica je na obrázku. Jedného z odpovedajúcich vyžrebujeme a dostane upomienkové predmety ZSSK.

Odpovede posielajte poštou na adresu: **Ozveny, Pri bitúnku 2, 040 01 Košice** alebo e-mailom na ozveny@slovakrail.sk.

Do rubriky môžete prispieť svojimi snímkami aj vy – čitatelia. Fotky môžete posilať na spomínanú e-mailovú adresu. Za uverejnenú fotografiu pošleme honorár. V minulom čísle bola na snímke časť železničnej stanice v Trenčianskej Tepłej. Z odpovedí ľudí, ktorí podľa fotky v minulomesačnom vydaní novín spoznali budovu spomínanej stanice, sme vyžrebovali **Mareka Madunického**.



Pýta sa manžel manželky: - Miláčik, prosím ťa, môžem sa pozerat' na televízor? - ... tajnička.				Pomoc: amonal, edil, serail	ubytuj (expr.)	výstroj parašutistu	indonézska hmotnostná jednotka	budova	Landing Zone	pokropiť rosou	Pomoc: akija, amat, koa	škoda, úkor	boli na daždi	sultánov palác
				stratilo na význame							Upper Zone Storage starorím. úradník			
1														
				muž.meno (24.12.) látko tkaná do vlniek					odstráň otravné látky spáť, vzadu					
Jozef Vysocani	banská výbušnina	spievalo	nátoň, penka zmieril sa so stratou					vsakuje napodobenina						
lyžiarska vetrovka (i anorák)							azyl, po srbochorvatský súprava					lítium (zn.) eskimácke sane (i akja)		
2						odborný článok základňa					kauk. horská osada (i aul) obyvateľ Arábie			
otieпка					keltský národný spevák iba					akže choroba klbov			citoslovce uvažovania	múčka z kurkumy
Nil, po nemecky				truhlica (hovor.) nikel (zn.)					pás mastná zemina					
3														
domáce meno Karolíny							federálny štát USA							

FRANCÚZSKA PÝCHA NA OBDIV

V krytých halách počuť sykot pary, klepot kolies, hlasné trúbenie a zvuk výpravcovskej píšťalky – to je železničné múzeum vo francúzskom meste Mulhouse. Množstvo železničných vozidiel a zariadení zachytáva históriu francúzskych železníc od prvopočiatkov po súčasnosť.



Povojnové roky reprezentuje parný rušeň Mikado 141 R 1187 z roku 1945.



Luxusný vozeň 1. triedy z roku 1850.

Autor: František Halčák • **Foto:** autor

Mulhouse leží vo francúzskom regióne Alsasko, len kúsok od švajčiarskych hraníc. Priamo pred železničnou stanicou je nástupište električiek, z ktorého odchádzajú aj vlaky štátnej spoločnosti SNCF jazdiace v režime tram-train. Nastupujeme do „električko-vlaku“, ktorý ide najskôr stredom mesta po električkových kolajách s jednosmerným napájaním 750 V. Za mestom prechádza na trať francúzskych železníc so striedavým napätím 25 kV/50 Hz. Vystupujeme na zastávke Mulhouse musées, odkiaľ je to už len kúsok. Platíme vstupné 12 € a berieme si audio-sprievodcu v nemčine.

V ZAJATÍ PARY

Jednotlivé exponáty sú zoradené podľa roku výroby a rozdelené do viacerých tematických celkov. **Najstarším francúzskym parným rušňom je Saint Pierre, ktorý zhotovil v roku 1844 anglický konštruktér William Buddicom.** Vedľa neho stojí parný rušeň L'Aigle z roku 1846 vyrobený firmou Stephenson & Co v Newcastle. K ďalším historickým klenotom patrí rušeň Sézanne z roku 1847, cramptonka Le Continent z roku 1852 a rušeň L'Adour z roku 1856. Kolekciu parných rušňov dopĺňajú Parthenay (1882), Fourquet (1883), Ten Wheel (1902), Atlantic (1905), Pacifik (1911) a Decapod (1940). Povojnové roky reprezentujú parné rušne Mikado (1945), Mountain (1947) a Hudson (1949), ktorého pojazd sa

v pravidelných intervaloch dáva do pohybu. V detailnom reze je vystavený parný rušeň Baltic (1911). Farebným led diódovým podsvietením sú znázornené jednotlivé činnosti – horenie uhlia v kotli, premena vody na paru a práca parného stroja. Vykoľajený a na bok prevrätý parný rušeň je ukážkou sabotáží uskutočňovaných na železnici.

POKROK SA ZASTAVIŤ NEDÁ

Netradičné riešenie ponúka motorový vozeň XM 5005 Micheline z roku 1936, ktorý jazdil na gumových kolesách.

Vedenie kolies po kolajniciach zabezpečovali kovové príruby ráfika. Turbovlak RTG T 2057 z roku 1974 s hydraulickou prevodovkou je zase poháňaný plynovou turbínou. Zosťavený z dvoch hnacích a troch vložených vozidiel dosahoval rýchlosť 160 km/h.

Z roku 1900 pochádza elektrický rušeň E 1 (= 600 V), ktorý bol určený pre krátku parížsku linku Paris Austerlitz – Gare d'Orsay. Na odkapotovanom elektrickom rušni 2D2 5516 z roku 1933 (=1,5 kV) si možno detailne prezrieť elektrickú výzbroj, ktorú dodala firma Brown Boveri. Rušeň CC 7107 (=1,5 kV) dosiahol v roku 1955 rýchlostný rekord 331 km/h. Z dielne francúzskej firmy Alsthom je štvorsystémový rušeň CC 40101 (=1,5 kV, =3 kV, ~15 kV 16 2/3 Hz, ~25 kV 50 Hz) z roku 1964.

Pýchou francúzskych železníc sú

bezpochyby vysokorýchlostné jednotky TGV Thalys a Eurostar s cestovnou rýchlosťou 270 až 320 km/h. Svojím príťažlivým tvarom a rýchlosťou, akou jazdia, si získali obdivovateľov po celom svete. **Francúzsky vlak TGV vytvoril 3. apríla 2007 svetový rýchlostný rekord 574,8 km/h.**

PRE KAŽDÉHO NIEČO

Zbierku železničných vozidiel dopĺňajú nákladné vozne, osobné vozne prvej až štvrtej triedy, **honosné Pullmany, luxusný vozeň 1. triedy z roku 1850, dreziný a snehová fréza.** Veľká časť múzea je venovaná predmetom a zariadeniam, ktoré priamo súvisia so železnicou, ako sú návestné pomôcky, lampáše, signalizačné zariadenia, výhybkové prestavníky, návestidlá, stavadlá, váhy na batožinu, vodné žeriavy, staničné lampy, hodiny, zariadenia na meranie rozchodu kolají, telefóny, telegrafy, zvončeky, píšťalky, medaily, vyznamenania a odznaky. Medzi exponátmi nájdeme riadiace stanovišťa rušňov, rýchlomery, kompresory, trakčné motory a transformátory.

Nielen deti sa môžu po areáli múzea povoziť v miniatúrnom vláčiku s názvom „Le Mini-Express d'Alsace“, zahrať sa na simulátoroch, alebo sa pokochať modelovou železnicou. Múzejná predajňa ponúka množstvo literatúry so železničnou tematikou, pohľadnice, miniatúrne modely, trička a rozličné upomienkové predmety.



SPOZNAJTE VOZIDLOVÝ PARK ZSSK

ZSSK sa môže pochváliť naozaj pestrým parkom hnacích koľajových vozidiel (HKV). Nielen počtom, ale aj rôznorodosťou sérií či rozchodov, po ktorých vozidlá jazdia. Na tomto mieste si postupne predstavíme tie najzaujímavejšie „exponáty“.

Autor: Jozef Kutenič

Samozrejme, nie všetky, veď ZSSK vlastní 697 hnacích koľajových vozidiel, medzi ktorými sú elektrické a dieselové rušne, elektrické a motorové jednotky či motorové vozne, prívesné a riadiace vozne. Typovú pestrosť dopĺňajú úzkorozchodné električky a ozubnicová železnica. Kým všetky ostatné vozidlá jazdia po koľajniciach s rozchodom 1435 milimetrov, električky vo Vysokých Tatrách po rozchode 1000 milimetrov. Ten má i ozubnicová železnica zo Štrby na Štrbské Pleso. Navyše kvôli stúpaniu, ktoré musí prekonávať, je u nej

namiesto klasického pohonu použitý ozubnicový pohon.

Zubačka má ešte jeden primát. S rokom výroby 1970 sa radí k najstarším elektrickým jednotkám v parku ZSSK. O dva roky viac má najstarší elektrický rušeň série 240 (rok výroby 1968). Na opačnej strane sa nachádza elektrický dvojsystémový rušeň série 361.129. Z výroby prišiel len v tomto roku.

K najrýchlejšim strojom patrí elektrický trojsystémový rušeň série 381, ktorý je konštrukčne stavaný na rýchlosť 200 kilometrov za hodinu. Pripomíname, že

infraštruktúra na Slovensku dovoľuje maximálnu rýchlosť „len“ 160 km/h.

Okrem typového označenia série získavajú rušne ZSSK vďaka železničiarom a železničným fanúšikom aj rôzne prezývky. Odvíjajú sa buď od ich vzhľadu, výkonu alebo spoľahlivosti a tak nám po koľajniciach jazdí Gorila, Laminátka, Peršing, Eso, Žehlička, Princezná, Okuliarnik...

Začíname už v ďalšom čísle.

Predstavíme elektrickú poschodovú jednotku série 671.





1201 1421
17P1

MIN. TRÁŤOVÁ TRIEDA C2