ŽELEZNIČNÝ
semafor
ŽSR
MESAČNÍK ZAMEST[illegible]NOV[illegible]E [illegible]VENSKEJ REPUBLIKY
ROČNÍK XXIV
SEPTEMBER 2014

Opravujeme stanice, lávky, mosty

Kábel šiel do zeme bez lopát a čakanov

Ozubnicový parný rušeň otestovaný

Foto: Martin Balkovský

EDITORIAL

Šťastnú cestu

Po letných mesiacoch opäť prišiel mesiac, ktorý akosi pomyselne otvára vstup do ďalšieho obdobia roka. Septembrom začína jesenné obdobie, ktoré so svojou vážnosťou a novými ambíciami, ale aj s obyčajným pracovným kolotočom na nás čaká zvyčajne až do ďalšieho dovolenkového obdobia spojeného s koncom roka. Je tu jesenný mesiac, ktorý nám však aj vďaka babiemu letu a oslavám železničiarskeho sviatku mierni prechod a pomáha prekonať bariéru medzi oddychom a naštartovanými povinnosťami.

Na železnici je september aj obdobím, kedy sa naplno venujeme rekonštrukciám. Opravujeme trate, mosty, lávky, budovy... Veríme, že naše potulky po Slovensku a fotoreportáže vám priblížia mnohé výluky, ich dôvody, ale aj niektoré obmedzenia. Veľká a náročná výluka Varín – Vrútky skončila a všetci, ktorých potrápila, či už železničiari, alebo cestujúci, si konečne vydýchli. Začali však výluky ďalšie a ostáva len veriť, že babie leto bude trvať čo najdlhšie, aby sa všetky rekonštrukcie skončili včas. Počasie totiž dokáže narobiť poriadnu šarapatu a na trati Pstruša – Vigľaš, kde pred zopár dňami začala rozsiahla oprava trate spojená s opravami železničných priecestí, o tom vedia svoje.

V piatok 26. septembra pocestujú niektorí železničiari z celého Slovenska do Trenčína, aby tak spoločne s kolegami zo ZSSK a ZSSK CARGO oslávili svoj železničiarsky sviatok.

Päťdesiatdva kolegov si z rúk ministra dopravy a troch generálnych riaditeľov prevezme najvyššie rezortné ocenenie za svoju prácu. Dvaja naši výpravcovia dostanú vyznamenania za záslužný čin. Nebudem však prezrádzať viac, pretože v ďalšom čísle vám priblížime nielen atmosféru osláv, ale prinesieme aj rozhovory s našimi hrdinami.

Želám vám príjemnú oslavu, dlhé babie leto a krásnu jeseň. Dovoľte mi, aby som vám všetkým, v mene redakcie, zaželala ku Dňu železničiarov všetko dobré, veľa šťastia, pevné zdravie, príjemnú pracovnú atmosféru a šťastnú cestu životom bez nehôd a mimoriadností.

Z PORÁD VEDENIA ŽSR

Priaznivý vývoj hospodárenia aj projektov pokračuje

Na posledných poradách vedenia sa jeho členovia venovali okrem aktuálneho diania v prevádzke, hospodáreniu, investíciám aj projektom. Návrhy východísk podnikateľského plánu na ďalšie štyri roky sú pripravené na rokovanie SR ŽSR a vedenie venuje pozornosť prípravám plánu rozpočtu na rok 2015.

Výsledky hospodárenia ŽSR

Vedenie ŽSR prerokovalo výsledky hospodárenia za 1 - 8/2014. Výsledok hospodárenia sa vyvíja priaznivo, v sledovanom období bol dosiahnutý zisk + 21,7 mil €. Priaznivý vývoj oproti plánu na r. 2014 i oproti rovnakému obdobiu v roku 2013 je dosahovaný aj v pomerových ukazovateľoch, ako napr. produktivita práce z výkonov (2 170 VLKM/zam.), produktivita práce z pridanej hodnoty (15 668 €/zam.), počet zamestnancov na 1 km stavebnej dĺžky tratí (3,95 km/zam.), priemerný prepočítaný stav zamestnancov (14 124 zam.). V investíciách bolo uhradených celkom 202 mil. € (z celoročného plánu to predstavuje 44,6 %). Ďalšie informácie o výsledkoch hospodárenia za 1 - 8/2014 sú uvedené v priloženej tabuľke.

Riešenie verejného poriadku na ŽST

V súlade s rozhodnutím GR č. 20/2014 bol na rokovania vedenia ŽSR predložený **návrh ďalšieho postupu realizácie koncepcie zabezpečenia verejného poriadku vo vybraných ŽST.** Návrh vychádza z vyhodnotenia výsledkov rokovaní ŽSR s bratislavským magistrátom a vyhodnotenia stavu dodržiavania verejného poriadku na verejne prístupných miestach ŽST v r. 2013 v porovnaní s obdobím január - máj 2014 v jednotlivých OR. Odporučené bolo zamerať sa predovšetkým na efektívne monitorovanie priestorov prostredníctvom kamerových systémov zamestnancami ŽSR s výstupom na pult centrálnej ochrany v dispečingu bezpečnosti ŽSR. Vedenie ŽSR vzalo na vedomie predložený materiál a rozhodnutím GR č. 52/2014 bolo uložené do 15. 10. 2014 spracovať návrh pilotného overovania „Dispečingu bezpečnosti ŽSR“ (v prvej etape v oblasti OR Trnava a Košice).

Zabezpečenie revízií koncových zariadení IKT

Rozhodnutím GR č. 54/2014 bol odsúhlasený návrh na **vykonávanie kontrol a revízií na koncových zariadeniach informačných a komunikačných technológií (IKT) zamestnancami VOJ Železničné telekomunikácie.** Návrh vychádzal zo zhodnotenia súčasného stavu vykonávania revízií koncových zariadení IKT, ktoré boli delimitované k 1. 5. 2012 z účtovnej evidencie VOJ do evidenčného stavu VOJ ŽT a nutnosti zabezpečiť povinnosti ŽSR, vyplývajúce z príslušných noriem a legislatívy SR.

»»»

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - august 2014

UKAZOVATEĽ	1. - 8. 2013 skutočnosť	1. - 8. 2014 plán	1. - 8. 2014 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	**314 702**	**308 645**	**301 466**	**97,67**	**95,79**
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	136 536	119 498	112 733	94,34	82,57
- v tom úhrada za prístup k ŽI	62 176	45 388	47 557	104,78	76,49
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	173 333	166 667	166 667	100,00	96,15
Náklady celkom	**293 001**	**309 284**	**281 138**	**90,90**	**95,95**
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	24 111	2 455	20 846	849,04	86,46
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-2 296	-3 094	-467	15,09	20,34
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	21 815	-639	20 379	xx	93,42
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	**21 701**	**-639**	**20 328**	**xx**	**93,67**
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	21 046	21 327	21 264	99,70	101,03
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	9 163	8 596	9 389	109,23	102,46
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	5 662	5 656	5 745	101,58	101,47
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	11 448	11 154	11 866	106,39	103,66
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm	**30 210**	**29 922**	**30 653**	**102,44**	**101,47**
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm	**17 109**	**16 810**	**17 611**	**104,77**	**102,93**
ZAMESTNANCI					
Priemerný prepočítaný stav	14 360	14 499	14 124	97,42	98,36
Evidenčný počet k 31. 8.	14 310	-	14 004	xx	97,86

Investície a projektové riadenie

Rozhodnutím GR č. 53/2014 bola schválená **II. aktualizácia investičného plánu ŽSR na rok 2014, realizovaného z vlastných zdrojov dodávateľským spôsobom.** Aktualizácia spresňuje objemy prác a dodávok pre akcie už zahrnuté v pláne. Zároveň boli zaradené do plánu nové akcie zamerané najmä na odstraňovanie nenormových a technicky nevyhovujúcich stavov jednotlivých objektov, odstraňovanie havarijných stavov a odstraňovanie pomalých traťových rýchlostí v sieti ŽSR. Celkový limit na investície z vlastných zdrojov na rok 2014 zostáva nezmenený (130 mil. €).

Vedenie ŽSR prerokovalo **správu z návrhu budúceho stavu projektu č. 04/2013 – Reklamačný proces v prostredí ŽSR.** Z návrhu vyplýva, že garantom uplatňovania reklamácií za materiál bude CLaO, v prípade reklamácií koncových mobilných zariadení to bude ŽT, v prípade služieb priamo príslušná VOJ a v prípade investícií odbor O220 GR ŽSR (pri investíciách VOJ sa nevylučuje možnosť následného zavedenia garancie priamo na príslušnej VOJ). Zároveň bude zavedená nová centrálna evidencia reklamácií, ktorej správcom bude odbor O310 GR ŽSR. Oprávnení zamestnanci ŽSR budú mať prístup k informáciám o reklamáciách prostredníctvom intranetového portálu ŽSR. Evidencia a vyhodnocovanie reklamácií budú slúžiť predovšetkým na zlepšenie informovanosti v tejto oblasti, ako aj pri budúcom uzatváraní kontraktov a objednávok. Začiatok implementácie je rozvrhnutý do 3 etáp, a to od 1. 10. 2014 = reklamácie dodaného materiálu, od 1. 11. 2014 = reklamácie pri dodávkach služieb a od 1. 1. 2015 = reklamácie zrealizovaných investícií. Rozhodnutím GR č. 55/2014 bol schválený predložený návrh budúceho stavu, zároveň bola schválená aj smernica k postupu uplatňovania práva na reklamáciu materiálu voči externým dodávateľom ŽSR.

Rozhodnutím GR č. 57/2014 bol schválený **zámer projektu č. 4/2014 Centrum riadenia dopravy Púchov - uvedenie do prevádzky.** Projekt súvisí s postupom modernizácie trate v úseku Nové Mesto nad Váhom – Žilina. Príslušné nariadenie o projekte a plán projektu majú byť spracované v októbri 2014.

Vedenie ŽSR sa zaoberalo **postupom implementácie štandardov vo vybraných ŽST,** ktorý bol prerokovaný zo zástupcami MDVRR SR dňa 14. 8. 2014. Zo záverov vyplýva, že MDVRR SR súhlasí s postupom, ktorý navrhli ŽSR (o prijatom postupe sme informovali v júlovom Ž semafore) s tým, že postupne do 15. 10. 2014 bude okrem iného potrebné dopracovať analýzu investičných počinov pre dosiahnutie štandardov pre každú ŽST, dopracovať harmonogram zavadzania stojísk pre bicykle vo vybraných ŽST a spracovať návrh manuálu udržiavania štandardov, vrátane postupov vykonávania kontrol.

Príprava rozpočtu na rok 2015

Vedenie ŽSR rokovalo so zástupcami MDVRR SR dňa 3. 9. 2014 o príprave rozpočtu na rok 2015. Vzhľadom na v tomto čase nedoriešenú otázku plného krytia fixných nákladov ŽSR v roku 2015 z rozpočtu verejnej správy (RVS) bolo dohodnuté, že rokovania budú pokračovať najmä smerom riešenia krytia nedostatku prostriedkov z RVS z iných zdrojov ŽSR. Následne, vedenie ŽSR dňa 16. 9. 2014 odsúhlasilo návrh východísk podnikateľského plánu ŽSR na roky 2015 - 2018, ktorý prerokuje Správne rada ŽSR na septembrovom zasadnutí. O ďalšom postupe prípravy a obsahu podnikateľského plánu budú podané informácie v nasledujúcich vydaniach Ž semaforu ešte v tomto roku.

Ing. Anton KUKUČKA

Deň železničiarov oslávime opäť spoločne

Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., aj tento rok oslávia Deň železničiarov spoločne. V piatok, 26. septembra v Posádkovom klube v Trenčíne (Dom armády) bude program celoslovenských osláv podobný, ako po iné roky so začiatkom o 11,30 h. Súčasťou osláv bude ocenenie práce železničiarov formou udeľovania najvyšších rezortných vyznamenaní z rúk ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a generálnych riaditeľov troch železničných spoločností.

Doprava pre ocenených zamestnancov a účastníkov celoslovenských osláv Dňa železničiarov bude zabezpečená vo vyčlenených vozňoch nasledovne:

- na trase Bratislava – Trenčín vo vlaku IC 503 s odchodom z Bratislavy o 9,37 hod. a príchodom do Trenčína o 10,43 hod.
- na trase Košice – Trenčín vo vlaku R 602 s odchodom z Košíc o 6,08 hod. a príchodom do Trenčína o 10,35 hod.
- na trase Zvolen – Trenčín vo vlaku Zr 1842 s odchodom zo Zvolena o 7,09 hod. a príchodom do Vrútok 8,47 hod., z Vrútok do Trenčína R 602 s odchodom 8,59 hod.

Vyčlenené vozne vo vlakoch budú označené. Odchod účastníkov z Trenčína nebude organizovaný.

PREČO 27. SEPTEMBRA?

História Dňa železničiarov sa začala odvíjať v roku 1954, keď sa 18. augusta na Pražskom hrade uskutočnila prvá celoštátna konferencia železničiarov. Podľa nej sa zo začiatku slávil Deň železničiarov v augustovom termíne a to až do roku 1963. Až neskôr sa tento termín osláv presunul na 27. septembra.

27. september bol stanovený za Deň železničiarov preto, lebo 27. 9. 1840 bol otvorený prvý úsek konskej železnice Bratislava – Svätý Jur. Táto konská železnica bola prvou verejnou železnicou nielen na Slovensku ale v celom bývalom Uhorsku. Ako zaujímavosť treba uviesť, že železnice na Slovensku oslavujú tohto roku 166 rokov a to preto, lebo existencia železnice sa podľa historikov počíta od dátumu príchodu prvého „naozajstného" vlaku („železo na železo" a nie vlak ťahaný koňom). Jeho príchod sa datuje k 20. 8. 1848, kedy na územie Slovenska vstúpil prvý parostrojný vlak (Marchegg – Devínska Nová Ves – Bratislava).

Čo práve robia? MY SA PÝTAME, VY ODPOVEDÁTE

V tejto rubrike budeme aj naďalej pokračovať a pýtať sa manažérov na činnosti a konkrétne úlohy, na ktorých v danom čase pracujú. Dnes sme oslovili dvoch riaditeľov Generálneho riaditeľstva ŽSR.

Ing. Anton KUKUČKA,
riaditeľ kancelárie generálneho riaditeľa GR ŽSR

V týchto dňoch okrem bežných organizačných činností, vyplývajúcich z pôsobnosti kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR venujem zvláštnu pozornosť aj ďalším aktivitám, ktoré aspoň v krátkosti spomeniem. Napríklad je to príprava dodatku k zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry (ŽI) pre rok 2015, ktorú uzatvárajú ŽSR so štátom. Z hľadiska prípravy plánu ide v podstate o najvýznamnejšiu oblasť. Z aktuálnej etapy prípravy štátneho rozpočtu (ŠR) vyplýva, že v roku 2015 pre zabezpečenie krytia objektívnych prevádzkových nákladov ŽI možno nebude ŠR pre ŽSR až taký „štedrý“. Rokujeme intenzívne s MDVRR SR a dúfam, že to nakoniec dobre dopadne. Ďalšou úlohou je riešenie otvorených otázok súvisiacich so zaradením ŽSR do zoznamu subjektov verejnej správy. Tento akt, pokiaľ nebudú zohľadnené špecifiká inštitucionálneho postavenia ŽSR, môže zásadným spôsobom ovplyvniť ekonomické a finančné riadenie ŽSR. A práve v tomto čase je mojou úlohou skoordinovať prácu útvarov GR ŽSR (predovšetkým ekonómov, právnikov i stratégov) na spracovaní návrhov na úpravy príslušnej legislatívy a ich predloženie na MDVRR SR. V týchto dňoch pripravujeme aj poradu generálnych riaditeľov ŽSR, Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., ktorá sa koná 19. 9. 2014. Ide o pravidelnú poradu ŽSR s najväčšími partnermi, ktorú spoločne organizujú kancelárie generálnych riaditeľov spoločností. Osobne očakávam, že na tomto stretnutí sa spoločnosti vzájomným rokovaním posunú vpred v mnohých otázkach ako sú napríklad usporiadanie majetkových vzťahov, skoordinovanie požiadaviek dopravcov na investície do ŽI, zavádzanie systému merania spotreby trakčnej energie či v riešení dopadov dlhodobých pomalých jázd na GVD. Spomeniem ešte jednu činnosť a tou je príprava materiálov a ich včasná expedícia na septembrové rokovanie Správnej rady ŽSR. Na programe budú závažné materiály (okrem iného východiská podnikateľského plánu ŽSR na roky 2015 - 2018, vyhodnotenie plnenia stratégie ŽSR za 1. polrok 2014, podklady pre kolektívne vyjednávanie na r. 2015 a iné), ktorých príprava a expedícia si zasluhuje osobitný dohľad a koordináciu.

Ing. Daniel MARUNIAK,
riaditeľ odboru expertízy GR ŽSR

V súčasnosti pripravujem zasadnutie predpisovej komisie, konkrétne „vyberám „ vhodných členov pre túto komisiu, vrátane plánu ich činnosti. Zasadnutie komisie, ktorá okrem iného rieši plán tvorby dopravných a technických predpisov, ako aj spôsob ich vydávania, je naplánované koncom septembra. Jednou z požiadaviek, ktorou sa bude komisia zaoberať je zabezpečenie tabletov v prevádzke, čím by sa uľahčil prístup k elektronickej forme predpisov a ušetrilo by sa na tlači. Samozrejme, efektívnejšia by bola orientácia prevádzkových zamestnancov v legislatíve. V týchto dňoch som odsúhlasil kompatibilitu vozidiel dopravcov Leo Express a ČD s infraštruktúrou ŽSR. Dopravca Leo Express bude jazdiť 1 x denne z Prahy do Košíc s príchodom poobede a s odchodom z Košíc vo večerných hodinách. Ide o elektrickú jednotku 480, výrobca Stadler, súprava je 5-vozňová, klimatizovaná, vybavená je aj prvkami pre cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu. Súprava disponuje aj s priestorom na prepravu 5 ks detských kočíkov. Ide o najmodernejšiu súpravu, ktorá bude jazdiť v sieti ŽSR. Dopravca ČD bude jazdiť 1 x denne z Prahy do Košíc, s príchodom do Košíc vo večerných hodinách s odchodom z Košíc ráno. Ide o klasickú súpravu Pendolíno, ktorá jazdila už v minulosti z Prahy do Bratislavy. V týchto dňoch som odsúhlasil aj schvaľovacie rozhodnutie projektu rekonštrukcie stanice Stará Turá, ako aj umiestnenie zariadení technicko–hygienickej údržby pre ZSSK. Súhlas dostal aj investičný zámer „Koncepcia prestavby uzla Žilina“. Na základe výzvy oblastnej hygieničky v Košiciach som odsúhlasil meranie hlukových emisií v Krásnej nad Hornádom a zabezpečujem koordináciu prieskumu enviromentálnych záťaží vo vybraných lokalitách železničných staníc. Ide o projekt Ministerstva životného prostredia financovaný z fondov EÚ. Bolo vybraných 6 lokalít v sieti ŽSR, kde vybrané externé firmy už vykonávajú prieskum formou vrtov. Ide o lokality Bratislava ÚNS, Štúrovo, Bánovce nad Bebravou, Poprad, Plešivec a Čierna nad Tisou. Po vyhodnotení prieskumov budú v týchto lokalitách vykonané sanačné opatrenia.

(sch)

Zapojte sa do súťaže CER - Európska železničná fotografia 2014

Spoločenstvo európskych železníc (CER) vyhlasuje druhý ročník súťaže Európska železničná fotografia (2nd European Railway Photography Contest) na tému Železnice a moderná mobilita.

Cieľom súťaže je podnietenie kreativity cestujúcich so zameraním na fotografie, ktoré zdôrazňujú moderný, ekologický a ľudský rozmer železníc. Dvanásť najlepších fotografií bude ilustrovať kalendár CER na rok 2015 a zároveň autori víťazných fotografií budú odmenení sumou 200 €. Súťaže sa môžu zúčastniť obyvatelia 28 členských krajín EÚ, Albánska, Bosny a Hercegoviny, Čiernej Hory, Gruzínska, Macedónska, Moldavska, Nórska, Srbska, Švajčiarska a Turecka. Súťažné fotografie by mali byť vyhotovené vo vysokom rozlíšení, prednostne v horizontálnom formáte, výlučne v uvedených krajinách a nemali by výslovne identifikovať výrobcu vlaku ani komerčné označenia. Ďalšími kritériami úspešnej fotografie sú originalita, umelecká kvalita, pozitívny prístup a odzrkadľovanie kultúrnej rozmanitosti krajín. **Každý účastník môže do súťaže zaslať najviac päť fotografií prostredníctvom stránky CER www.cer.be najneskôr do 15. októbra 2014.** Podrobné pravidlá súťaže, súťažný formulár ako aj víťazné fotografie z prvého ročníka súťaže, vrátane dvoch zo Slovenska, sú takisto zverejnené na stránke CER pod odkazom „2nd European Railway Photography Contest“.

V Trenčíne je už zmena očividná

Modernizácia 12-kilometrovej železničnej trate medzi Zlatovcami a Trenčianskou Teplou začala prípravnými prácami v jeseni 2012. Odvtedy uplynulo už mnoho mesiacov a po stavbároch a zástupcov zhotoviteľa - Združenia pod BREZINOU na čele s firmou TSS GRADE, a. s., už vidno čiastkové výsledky.

Nad riekou Váh čoraz zreteľnejšie čnie budúci železničný most a v samotnom meste pod Trenčianskym hradom dostávajú reálne kontúry dva cestné podjazdy. Aj v koľajisku železničnej stanice Trenčín už badať kvantum odvedenej stavebnej činnosti. Od 4. septembra bola daná do prevádzky nepárna skupina koľají súčasne s prvým a druhým nástupišťom. Cestujúci sa však stále pohybujú po stavenisku, preto pre nich naďalej platia dočasné obmedzenia vyvolané stavebnými prácami, ktoré by sa mali zavŕšiť 19. októbra. Výluková činnosť na trati medzi Zlatovcami a Trenčianskou Teplou potrvá v tomto roku do 11. decembra, ale výstavba koridorovej trate bude pokračovať aj v roku 2015.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Na nástupištiach sú cestujúcim k dispozícii takéto netradičné „lavičky".

Na nástupištiach sa dokončujú práce na osvetlení, podhľadoch, osadzujú sa lavičky a odpadové koše. Naďalej je vo výstavbe batožinový podchod.

Kryté nástupištia v Trenčíne sú nielen účelné, ale aj estetické.

Nad Váhom sú čoraz zreteľnejšie obrysy 7 polového železničného mosta s dĺžkou 343 m. Pracuje sa na jeho nosnej konštrukcii z predpätého betónu, realizovanej metódou letmej betonáže. Železničný zvršok bude tvoriť pevná jazdná dráha. Ukončenie prác je naplánované na leto 2015.

Podchod sa používa v obmedzenom režime, prístupný je iba po 3. nástupišťe. Pre pohyb cestujúcich je vymedzená len jeho ľavá časť s východmi na nástupištia, na pravej pracujú stavbári. Sprístupnený nie je ani východ na Hodžovu ulicu.

Stavadlo v Nových Zámkoch sa scvrkne o polovicu

Vzhľad železničnej stanice v Nových Zámkoch bude zanedlho vyzerať inak. Začalo sa s rekonštrukciou nástupíšť 1 až 4. Ich výška bude upravená podľa noriem na 550 mm nad temenom koľají. Peróny dostanú nové zastrešenie s osvetlením, pribudne moderný informačný systém. Rekonštrukcia nástupíšť zasiahne aj priľahlé úseky železničného zvršku, jej súčasťou je aj obnova odvodnenia a hydroizolácie podchodu. Zmeny sa dotýkajú aj príslušnej časti trakčného vedenia, na nástupištiach budú vymenené podpery trakčného vedenia. Od mája je v moci stavbárov aj stavadlo 2, ktoré prechádza drastickou premenou. V budove bolo príliš veľa nevyužívaného priestoru, preto sa „scvrkne" o polovicu. Dvojpodlažná budova príde o jedno podlažie a štvorpodlažná veža dokonca „stratí" celé 2 podlažia. Zvyšok, ktorý ostane, bude kompletne vynovený. Počas tejto rekonštrukcie už boli vymenené hlavné vchodové dvere v hale staničnej budovy, ďalšie dvere pribudli aj pri východoch na nástupište č. 1 a do podchodu.

(balky), foto: Miroslav ŽELEZÍK

Rekonštrukcia oberie stavadlo 2 o niekoľko podlaží.

Opravám sa nevyhol ani bratis

Opravy a rekonštrukcie objektov železničnej infraštruktúry sa dejú vo všetkých lokalitách Slovenska a neobchádzajú ani bratislavský uzol. Už v júni sme písali o tom, aký dopad na vlakovú dopravu má oprava Červeného mosta pri Železnej studienke, ktorá neustále trvá. Počas dlhodobej výluky 1. traťovej koľaje sa paralelne s touto akciou modernizuje aj železničný zvršok v tzv. Rovnom tuneli na bratislavskej hlavnej stanici. Radikálnou premenou prešla stanica Bratislava – predmestie, ktorá ešte donedávna ponúkala zábery hodné hororového filmu. A nakoniec, vo Vajnoroch bratislavskí mostári opravujú lávku pre peších. Na všetky tri spomínané miesta sme sa pozreli s Bc. Pavlom Pokrývkom, prednostom sekcie ŽTS OR Trnava.

Tunel s drevenými podvalmi zaliatymi v betóne

Už z ďaleka počuť klepot šíriaci sa od stroja, ktorý v tzv. Rovnom tuneli postupne rozbíja betónové podložie. **„V minulosti sa v tomto tuneli robilo odvodnenie, opravovalo ostenie, ale vôbec sa nesiahlo do železničného zvršku aj spodku. Koľajový rošt tvorili drevené podvaly zaliate v betóne, takže geometrická poloha koľaje sa veľmi ťažko upravovala. Pre nevyhovujúci stav tu už bola obmedzená rýchlosť na 10 km/h. Sanácia neprichádzala do úvahy, jediným riešením bolo rozbitie, vytrhanie a položenie nového koľajového roštu,“** vysvetlil prednosta Pavol Pokrývka. V tuneli sa preto čiastočne vybúra betónová spodná časť klenby a dôjde k úprave jeho odvodnenia. Zhotoviteľ prác potom zriadi pevnú dráhu typu ÖBB - PORR, ktorá bude novinkou v sieti ŽSR a zároveň si posvieti aj na priesaky. Aby rekonštrukcia Rovného tunela mala čo najmenší dopad na GVD, vykonáva sa súbežne s rekonštrukciou Červeného mosta, nakoľko oba stavebné objekty ležia v prvej traťovej koľaji. A keďže v tomto obvode stanice panujú stiesnené pomery a celé zhlavie je riešené krátkymi výhybkami, po skončení prác bude v tuneli maximálna rýchlosť 30 km/h.

Koľajový rošt z betónu sa musel rozbiť, potrebná je úprava odvodnenia tunela.

Rekonštrukcia ľavého tzv. Rovného tunela sa deje počas opravy koľaje na Červenom moste.

O priebehu rekonštrukčných prác v tuneli diskutujú, zľava Ing. Peter Svrček, vedúci SMSÚ ŽTS TO Bratislava a Bc. Pavol Pokrývka, prednosta sekcie ŽTS OR Trnava.

Z hororu priamo na výslnie

Pohľad na železničnú stanicu Bratislava – predmestie sa zmenil na nepoznanie. Budova, ktorá by kedysi bola vhodnou kulisou pre hocijaký hororový film a slúžila ako nocľaháreň pre bezdomovcov, dnes púta pozornosť svojím moderným vzhľadom. Súčasťou investičnej akcie realizovanej dodávateľským spôsobom je aj rekonštrukcia lávky pre peších, nástupišťa a k nemu priliehajúcich koľají. **„Statické**

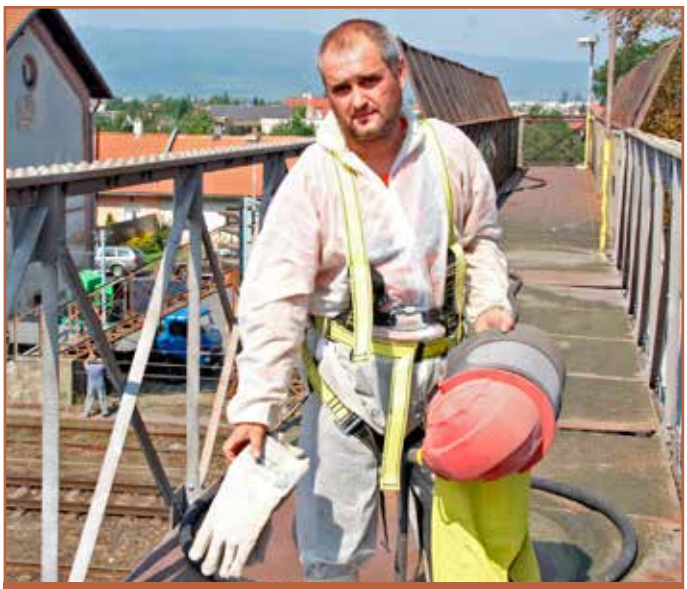
Železničná stanica Bratislava – predmestie mala kedysi takúto odstrašujúcu budovu.

ŽST Bratislava – predmestie v súčasnosti.

lavský uzol

Interiér stanice vyzerá po obnove veľmi vkusne.

Lávka nad koľajiskom v ŽST Bratislava – predmestie má dvoch vlastníkov. Časť patriaca ŽSR bude zrekonštruovaná, zvyšok je majetkom mestskej časti Nové mesto a zatiaľ ostane v pôvodnom stave.


Juraj Jánošík z MO Bratislava vie, aké je pieskovanie nosnej konštrukcie náročné.

posudky a revízne správy konštatovali, že najmä stav lávky je nevyhovujúci a rekonštrukcia je potrebná. Veľkej kritike zo strany cestujúcich je podrobené ostrovné nástupište. Pochôdzna plocha je tvorená živičným kobercom, ktorý časom degradoval a stal sa potenciálnym zdrojom úrazov,“ prezrádza Pavol Pokrývka. Stavebné práce v stanici trvajú od roku 2013 a pokračovať budú aj v nasledujúcom roku.

Frekventovaná lávka píše históriu od roku 1912

Železničná stanica Bratislava – Vajnory sa nachádza v obytnej časti, preto lávku umiestnenú naprieč koľajiskom využívajú prevažne miestni obyvatelia, keď smerujú najmä v letných mesiacoch k vajnorským štrkoviskám. Keďže ide o frekventovaný priechod začiatkom septembra došlo k sanácii lávky. Práce vykonávajú zamestnanci Mostného obvodu Bratislava v spolupráci so sekciou ŽTS OR Trnava. **„Lávka je z roku 1912 a posudky potvrdili jej narušenú statiku a hĺbkovou koróziou napadnuté nosné prvky, ktoré sú spojené s veľkým úbytkom materiálu a degradáciou betónových prvkov. Až po obnažení nosnej konštrukcie sa naplno ukázal jej stav a dôsledky korózie. Problémy boli iba pri demontáži zábran nad trakčným vedením. Tvorili ich azbestové dosky podobné eternitu, ktoré mohla zlikvidovať len firma s oprávnením,“** vysvetlil prednosta. Obnaženú nosnú konštrukciu bez podlahových plechov, sít a ochranných prvkov musia mostári kompletne opieskovať. Toto je najzdĺhavejšia fáza stavebných prác. Samotná sanácia lávky potom spočíva v spevnení priečnikov a pozdĺžnikov, aby sa odstránili zistené defekty na nosnej konštrukcii a lávka opäť mohla slúžiť verejnosti.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Lávka vo Vajnoroch je frekventovaným priechodom pre miestnych obyvateľov. Až po obnažení nosnej konštrukcie sa ukázal jej zlý technický stav.

Miroslav Valach (vľavo), majster SMÚ MO Zvolen ukazuje Pavlovi Pokrývkovi nosníky lávky oslabené koróziou.

Nová bezstyková koľaj aj priecestia medzi Pstrušou a Vígľašom

Rozsiahla rekonštrukcia železničného zvršku medzi výhybňou Pstruša a železničnou stanicou Vígľaš prebieha podľa plánu. Nepriazeň počasia a aj technické problémy sa však ani tejto výluke nevyhýbajú.

Súčasťou komplexnej rekonštrukcie, ktorú má pod palcom spoločnosť Skanska, a. s., je aj rekonštrukcia dvoch priecestí a výmena mostníc na moste v km 202,674. Rekonštrukcia zvršku v úseku dlhom 1700 m sa vykonala za pomoci obnovovacieho stroja SUM 1000 CS výmenou starého koľajového roštu tvaru S49 za nový koľajový rošt rovnakého tvaru. Súčasťou rekonštrukčných prác je aj výmena mostníc na oceľovom moste v km 202,674 a oprava priecestia v km 201,035 v obci Vígľaš, časť Pstruša a priecestia v km 202,268 v obci Vígľaš pri obecnom úrade, ktoré bude vymenené za celogumovú konštrukciu typu STRAIL. Po úprave štrkového lôžka a konečnej smerovej a výškovej úprave koľaje strojnou podbíjačkou budú v oblúkoch osadené podvalové kotvy, ktorých bude 359 ks. Následne sa zriadi v celom úseku bezstyková koľaj. **„Priebeh prác v súčasnosti sťažuje nepriaznivé počasie, najmä hustý dážď. Počas prác sme sa museli vysporiadať aj s poruchou stroja SUM 1000CS, ale aj napriek tomu práce pokračujú podľa harmonogramu a výluka bude ukončená načas,“** povedala Mária Kapičáková zo spoločnosti Skanska, a. s. Priecestia boli v dobe rekonštrukcie od 2. do 16. septembra uzatvorené. Práce sa vykonávali v denných výlukách v čase od 8:45 hod. do 18:20 hod. Osobná železničná doprava bola v úseku ŽST Zvolen – ŽST Stožok nahradená v čase výlukových prác náhradnou autobusovou dopravou.

(iva), foto: M. KAPIČÁKOVÁ

Nové betónové podvaly BP-3/S s pružným upevnením SKL21.

Rekonštrukcia železničného zvršku prebehla v úseku dlhom 1700 m.

Rekonštrukcia sa vykonala za pomoci obnovovacieho stroja SUM 1000 CS výmenou starého koľajového roštu za nový koľajový rošt rovnakého tvaru.

Slnečné počasie ako na tejto fotografii bolo počas výluky len zriedkavé. Naopak dážď práce komplikoval.

Zrekonštruovaným železničným priecestím v Prešove komfortnejšie a bezpečnejšie

Prešovčania, najmä vodiči, ktorí denne prechádzajú cez železničné priecestie na Mukačevskej ulici si vydýchli. Prechod je už omnoho komfortnejší a bezpečnejší. Začiatkom augusta tu totiž zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov intenzívne pracovali počas troch dní, aby zlý technický stav priecestia zmenili. Išlo o železničné priecestie v centre šarišskej metropoly na trati Kysak – Plaveč št. hranica PKP, úsek Prešov – Veľký Šariš v km 20,388.

Komplexná rekonštrukcia, ktorú realizovali prešovskí traťováci sa týkala opravy koľajového spodku, ako aj prípravných prác pre novú konštrukciu a zhotovenia koľajového roštu. Počas denných výluk zdemontovali pôvodné priecestné konštrukcie, vytrhli pôvodné koľajové pole a na novozriadenú podkladovú vrstvu štrkového lôžka položili nové koľajové pole na betónových podvaloch. Rekonštrukčné práce prebiehali podľa plánu a bez mimoriadnosti. Stihlo sa tak počas troch dní nepretržitých výluk urobiť všetko preto, aby dodávateľ mohol umiestniť novú celopryžovú konštrukciu STRAIL. Pôvodná, gumokovová konštrukcia slúžila viac ako 14 rokov a bola vo veľmi zlom technickom stave. A to nielen z opotrebovania, keďže miestna komunikácia je v centre mesta dosť frekventovaná, ale „prežité“ roky už tiež hlásili svoje dožitie. Obchádzková trasa pre autá bola riešená po neďalekých uliciach a označená dopravnými značkami. Výluka si vyžiadala aj zapojenie náhradnej autobusovej dopravy zabezpečujúcej kyvadlovú dopravu medzi Prešovom a Veľkým Šarišom a odtiaľ vlakmi nezávislej trakcie ďalej do Lipian. Železničné priecestie v centre Prešova je tak už bezpečnejšie a vodiči áut prechádzajú komfortnejšie a bez šomrania.

(sch), foto: Štefan MORE

Počas výluky v Prešove sme na priecestí zastihli zľava: Ing. Jaroslava Bednarčíka, vedúceho SMSÚ Prešov, Ing. Branislava Škamlu, generálneho inšpektora SR a Ing. Krzysztofa Awsiukiewicza, námestníka riaditeľa OR Košice pre ŽI.

Komplexná rekonštrukcia si vyžiadala stopercentnú koordináciu činnosti traťovákov v symbióze s technikou.

Čulý pracovný ruch bol v dňoch 5. až 7. augusta na prešovskom železničnom priecestí na Mukačevskej ulici, kde prešovskí traťováci pracovali na jeho komplexnej rekonštrukcii.

Starú gumokovovú konštrukciu nahradila nová celopryžmová STRAIL.

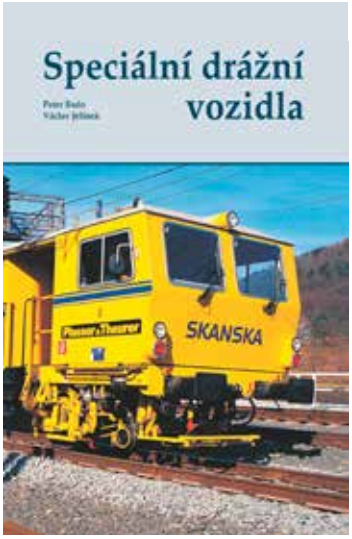
Priecestie bolo počas troch dní pre náročnosť prác úplne uzavreté a doprava bola odklonená.

Traťové stroje opäť vychádzajú knižne

Veľký ohlas u laickej a odbornej verejnosti vyvolala kniha „Speciální drážní vozidla“. Autori Ing. Peter Bado a Ing. Václav Jelínek v nej čitateľom opisujú traťové stroje a ďalšie koľajové vozidlá, používané pri stavbe, údržbe, diagnostike a ďalších činnostiach na železničnej infraštruktúre v Českej republike a na Slovensku. Skutočnosť, že celý náklad bol vypredaný v priebehu troch mesiacov a záujem o túto publikáciu pretrváva, viedla autorov k príprave druhého, doplneného vydania.

V druhom vydaní encyklopédie ostal zachovaný charakter knihy i jej rozsah 15 kapitol. Znova ponúka informácie, fotografie a schémy rôznych typov vozidiel a strojov, ktoré autori sústreďovali niekoľko rokov. Mnohé podklady čerpali z prostredia ŽSR, od pracovníkov z prevádzok, ako aj z archívnych zbierok MDC Bratislava, ktoré považujú za jeden z kľúčových zdrojov informácií. Doplnené vydanie obsahuje aj zmienku o nových vozidlách zavedených do prevádzky od roku 2012, čo si spoločne s aktualizáciou popisov a fotografií starších vozidiel vyžiadalo rozšírenie publikácie na 384 strán. Čitateľovi sa znova dostáva do rúk zaujímavá publikácia so železničnou tematikou, ktorá je navyše obohatená o viacero nových informácií. O tie nebudú ochudobnení ani majitelia prvého vydania, pre ktorých je spracovaný „Dodatok k prvému vydaniu“, voľne prístupný na webovej stránke www.tratovestroje.net. Predajná cena publikácie ostala nezmenená 28,- € a objednať sa dá priamo u autorov na e-mailovej adrese knihasdv@seznam.cz, prípadne zakúpiť v Zákaznických centrách ZSSK.

(balky)



Kábelári bez krompáčov a lopát! Použili pokladač káblov

Množstvu problémov a nedorozumení dokážu ľudia predísť vhodnou vzájomnou komunikáciou. Platí to nielen v rodinných vzťahoch, ale aj na pracovisku. Niekto využíva e-maily, ale napríklad výpravcovia sa pri riadení vlakovej dopravy nezaobídu bez telefonického dorozumievania. Telefónne linky aj okruhy zabezpečovacích zariadení na trati Žilina – Rajec boli dlhé roky vedené v nadzemnom vedení, ktoré pričasto priťahovalo pozornosť zlodejov. Pohár železničiarskej trpezlivosti pretiekol, preto kábelári v septembri položili do zeme káble. Kto si ale predstavuje chlapov s krompáčmi a lopatami, ako pozdĺž koľaje lopotia v kilometrových výkopoch, je na omyle. Namáhavú robotu efektívne a rýchlo vykonal koľajový pokladač káblov z SMSÚ OZT KT Zvolen.

Stroj prechádza cez priepust so zdvihnutým rýpadlom. Celú akciu riadi Ing. Ján Dvorský, vedúci SMSÚ OZT KT Zvolen (v popredí).

Železničná doprava medzi Žilinou a Rajcom 8. septembra stíchla, rušno je iba pri priecestí v Rajeckých Tepliciach, kde hneď zrána stojí na koľaji špeciálny stroj. Naložený je bubnami s natočenými káblami a zozadu z neho vyčnieva mohutné rýpadlo s koncami káblov. Aj keď trať patrí do rajónu OR Žilina, okolo stroja chodia chlapi od Zvolena. **„Koľajový pokladač káblov sme získali v roku 1995. ŽSR vlastnia len jediný takýto stroj s celoslovenskou pôsobnosťou. Tu na rajeckej trati ukladáme naraz do zeme oznamovací kábel pre telefónne linky, zabezpečovací pre prenos stavov priecestných zabezpečovacích zariadení a k nim dávame aj plastovú chráničku pre optický kábel,“** prekrikuje hluk stroja Ing. Ján Dvorský, vedúci SMSÚ OZT KT Zvolen. Po deviatej ráno sa pokladač rozbieha k Lietavskej Lúčke a rýpadlo sa zaborí do zeme. Vľavo, vo vzdialenosti 2,35 m od osi koľaje, robí v zemi úzku ryhu. Na jej dne v hĺbke 80 cm od nivelety koľaje poloautomaticky ukladá káble s chráničkou, ktoré okamžite zakryje zemina a štrk. Desiatky metrov takto ukrajujeme rýchlosťou chôdze, keď odrazu zaznie: **„Stojíme!“** Pred nami je priepust. Ján Dvorský rozdá inštrukcie, pokladač sa posunie vpred o pár metrov a rýpadlo sa vynára zo zeme. Káble sú cez priepust vedené v kovovej chráničke, no hneď za ním sa rýpadlo opäť ponára do štrku a káble znova miznú v zemi. Po chvíli ale opäť stojíme, tentoraz je jeden z bubnov takmer prázdny. Chlapi zviažu zvyšok kábla so začiatkom ďalšieho a pokračujeme ďalej. Kábel sa však už odvíja z druhého bubna. Po hodine práce a prejdení dvoch kilometrov prichádzame k priecestiu pri zastávke Poluvsie. Stroj zastavuje, posádka zoskakuje, aby na pokladači vymenili takmer prázdne bubny za nové, plne omotané káblami. **„Pokladač nepoškodzuje koľajový zvršok a spodok tak, ako ručné výkopy. Jeho rýchlosť je závislá od spádu trate, počtu mostov a technických objektov, pri ktorých musíme zastať. Problematická je trať s väčšími prekážkami, ktoré stroj nedokáže obísť. Tam sme odkázaní na ručné výkopy,“** vysvetľuje počas prestoja Ján Dvorský. O chvíľu sa rýpadlo opäť zaryje do zeme a stroj smeruje k Lietavskej Lúčke. Takto budú pokračovať postupne až k Žiline. Najskôr prejdú úseky, v ktorých je káblová trasa naprojektovaná po ľavej strane koľaje. Zvolenskí kábelári potom prehodia rýpadlo na pravú stranu pokladača a doplnia chýbajúce úseky. Akurát ich mrzí, že pre nedostatok finančných prostriedkov nepoložia do zeme káble pozdĺž celej 21-kilometrovej rajeckej trate. Nedotknutým a s nadzemným vedením ešte ostane 6-kilometrový úsek medzi Rajeckými Teplicami a Rajcom.

Káblový pokladač uľahčil kábelárom namáhavú prácu. Poloautomaticky ukladá káble do hĺbky 80 cm od nivelety koľaje.

Kábelári z SMSÚ OZT KT Zvolen vymieňajú poloprázdne bubny za plné, navinuté káblami.

Káble nahradia dosluhujúce nadzemné vedenie na stožiaroch.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Železnica pod Strečnom už bez obmedzení

Konečne to máme za sebou! Výrazné obmedzenia železničnej dopravy pod Strečnom sú už minulosťou a cestujúcu verejnosť aj železničiarov už nevyvádzajú z miery každodenné meškania vlakov. Takéto komplikácie spôsobovala výluka trate medzi Varínom a Vrútkami, ktorá skončila 29. augusta. Od 1. apríla prešiel železničný zvršok oboch traťových koľají komplexnou rekonštrukciou, vykonali sa aj nevyhnutné úpravy trakčného vedenia, zabezpečovacieho zariadenia, káblových vedení, mostov, priepustov, tunelov a nástupíšť. Pôvodne mala byť výluka ukončená 26. augusta, ale posunutie termínu o tri dni zapríčinilo mimoriadne nepriaznivé počasie a dodatočné úpravy dna tunela kvôli nedostatočnej výške trakčného vedenia.

(red), foto: Peter ŠOLTÝS

Stakčínska strela aj Želko v Humennom

Deň železnice v Humennom otvoril v sobotu 6. septembra brány humenského rušňového depa, ktoré oslávilo svoje štyridsiatiny. **„Predstavili sme tu to najlepšie, čo železnice na východnom Slovensku majú vo vozidlovom parku a čo ešte pre tento región chystajú z Operačného programu doprava,“** informoval predseda Podvihorlatského železničného spolku z Humenného Ing. Dominik Drevický. Vrana, Bageta, ale aj Stakčínska strela a ostatné vlaky sa predstavili nielen počas defilé, ale aj v priebehu celého dňa. Nahliadnuť do kabíny rušňovodiča a prejsť si celý vlak sa cestujúcemu zrejme bežne nepodarí, a tak bolo v Humennom práve kvôli nahliadnutiu do útrob vlakov veľa návštevníkov. Obdiv si opäť vyslúžila Stakčínska strela. Unikátny motorový vozeň, symbol železničnej dopravy na území Čiech aj Slovenska takmer 40 rokov sa začal vyrábať v roku 1976. Strela v Humennom je najstarší kus zo série vyše 650 kusov povestných „osemstodesiatok“, ktoré vstúpili do dejín hromadnej železničnej dopravy. V čase nasadenia vlak spôsobil malú revolúciu, najmä pre technické vymoženosti ako pneumatické posuvné dvere či automatická prevodovka. Dnes už tento vlak nie je v bežnej prevádzke. Zo série ich jazdí na Slovensku už len 15 a do roka budú zrejme už stiahnuté. Rušňoparáda, ale aj kreslenie vo vláčiku či cukráreň vo vlaku v Humennom nechýbali. Ani v prezentačnom stánku ŽSR o návštevníkov nebola núdza. Lákadlom bola aj už dobre známa krásne ilustrovaná kniha Želkova škôlka.

(sch)

Aj železnica na rozlúčke s letom

Koncom augusta sa v rekreačnej oblasti Domaša Eva uskutočnil nultý ročník akcie KidRace. Deti tak koncom prázdnin zažili deň plný hier a zábavy. V rámci sprievodného programu bolo predstavených viacero aktivít medzi nimi aj činnosť ŽSR. Tie najmenšie sa zapojili do súťaže o najkrajší vláčik, ktorá spočívala vo vyfarbení pripravenej omaľovánky. Ďalšie deti sa vydali bludiskom, kde bolo ich úlohou dostať stratený vagón späť k svojmu rušňu. Starší hrali pexeso s tematikou železníc a viedli diskusie o tom, ako by sa mali správať na železničnej stanici, priecestí a koľajniciach. Mnoho z nich prišlo s prekvapujúcimi otázkami o práci na železnici, čo dokázalo, že dnešné deti sú naozaj veľmi zvedavé a neboja sa spýtať všetko, čo im príde na um. Odmenami bola knižka Želková škôlka a pexeso. Okrem zábavy sa tak deti dozvedeli všeličo zaujímavé o železnici. Ďakujeme ŽSR - Ing. Jozefovi Horváthovi, námestníkovi riaditeľa za OR Košice a redakcii Železničného semaforu, že sa podieľali na príjemnej rozlúčke s letom.

(JL)

POZVÁNKA

Novinky z oblasti elektrotechniky

Nové elektrotechnické produkty je názov akcie, ktorú pripravil odbor 460 GR ŽSR v spolupráci so Slovenskou vedecko – technickou spoločnosťou dopravy. Tentoraz odprezentuje svoju činnosť a produkty spoločnosť Schneider – Electric a Hagard:Hal. V utorok 30. septembra v zasadacích miestnostiach číslo 2 a 3 v budove GR ŽSR na Klemensovej ulici 8 v Bratislave, odznejú odborné prednášky z oblasti produktov nízkeho napätia (Compact, Masterpact), systémov Smart Grid a prezentácie na tému možností komplexných dodávok elektrotechnických komponentov. Organizátori srdečne pozývajú všetkých záujemcov.

Ing. Daniel Balucha, O 460 GR ŽSR

Mostári vyčkávali v Trstenej kvôli cyklistickým pretekom

O práci mostárov pravidelne píšeme v superlatívoch a inak tomu nebude ani tentoraz. Košickí špecialisti na mostné konštrukcie tentoraz predviedli svoju zručnosť na Orave, kde za 20 dní bravúrne zvládli obnovu mosta pri Trstenej. Provizórnu oceľovú konštrukciu nahradili niekoľkotonovými betónovými dielmi. V premenlivom počasí to nemali jednoduché a navyše vyšli v ústrety prestížnym cyklistickým pretekom.

Mostári najskôr rozobrali pôvodnú konštrukciu mosta, ktorú tvorilo dlhodobo zabudované mostné provizórium.

Mohli by sme jednoducho napísať - zamestnanci MO Košice úspešne vymenili most medzi Tvrdošínom a Trstenou. Lenže takáto strohá informácia nie je hodná náročnej práce, ktorú košickí mostári vykonali približne 900 metrov pred železničnou stanicou Trstená. Pôvodnú oceľovú nosnú konštrukciu mosta tvorilo dlhodobo zabudované mostné provizórium, osadené na relatívne nestabilných drevených rovnaninách a navyše v oblúku. Výškové prevýšenie koľajnicových pásov zaisťovali drevené mostnice s klinmi, preto každá údržba geometrického tvaru koľaje bola technicky náročná. Ak k tomu prirátame aj malú traťovú rýchlosť - iba 20 km/h, obnova mosta už bola naozaj potrebná. Lenže 20-dňová výluka začínajúca 7. augusta sa ešte ani nezačala a mostári už bojovali s časovým sklzom, ktorý im pripravili prestížne poľské cyklistické preteky „Tour de Pologne“. Jedna z etáp premiérovo zavítala na Slovensko, pretekári štartovali v Zakopanom, prešli cez Oravu a finišovali na Štrbskom Plese. **„Cesta medzi Tvrdošínom a Trstenou bola kvôli pretekom od rána uzavretá. S výlukou trate sme chceli pôvodne začať o ôsmej hodine, ale aby sme divákom podujatia nezastavili aj vlakovú dopravu, začínali sme až o 14:30. Chýbajúci čas sme potom dohániali prácou do neskorých hodín,“** prezradil Ing. Andrej Zitrický, vedúci oddelenia výroby MO Košice. Po zdemontovaní starej oceľovej konštrukcie a vybúraní časti betónových kolmých krídel a opôr začali mostári skladať mostnú konštrukciu ako skladačku, z atypických železobetónových prefabrikátov vyrobených

Na upravené opory sa umiestňovali prefabrikované úložné prahy.

Ukladanie strednej a zároveň najťažšej, 50-tonovej dosky železobetónovej nosnej konštrukcie.

na mieru. Aby to nemali tak jednoduché, tryskovou injektážou ešte zosilňovali aj obe opory, ktoré boli rozdielne – jednu tvoril betónový monolit, druhá bola kamenná. **„Most pozostával z vopred pripravených 13 dielov. Na upravené existujúce opory sme umiestnili a ukotvili prefabrikované úložné prahy, do ktorých sa zakotvili aj krátke rovnobežné krídla. Na ložiská v úložných prahoch bola položená nosná konštrukcia mosta, pozostávajúca z troch častí. Najťažšia vážila až 50 ton,“** snažil sa o jednoduchý opis priebehu prác Andrej Zitrický. Manipulácia s takýmito železobetónovými „gigantmi“ nebola jednoduchá. V železničnej stanici Tvrdošín ich mostári prekladali na autá, aby ich na stavbu privážali po miestnej komunikácii, ktorá spája obytnú časť Trstenej s poľnohospodárskym družstvom. A keďže šťastena praje pripraveným, celá stavba vyšla košickým mostárom na jednotku. Po novom moste s priebežným štrkovým lôžkom už v súčasnosti premávajú vlaky maximálnou traťovou rýchlosťou 50 km/h.

Martin BALKOVSKÝ, foto: Andrej ZITRICKÝ

Mostári upevnili zábradlie do pripravených otvorov v krajných doskách.

Po položení mosta sa vykonávali spätné zásypy a zriadenie priebežného koľajového lôžka.

Ostro sledovaná železničná stanica v havarijnom stave

Ukrajinská hranica je vysoko sledované miesto. Aj v železničnom priestore. V Maťovciach, v staničnej budove na širokom rozchode vládol v čase našej návštevy zvláštny pokoj. Budova, pod ktorú sa podpísal zub času skrýva vo svojich útrobách rôzne pracoviská. Okrem našich kolegov, ktorí riadia dopravu, kde je aj v súčasnosti veľké množstvo výkonov, tu sídlia aj kolegovia zo ZSSK CARGO, zamestnanci Colnej správy Michalovce, ako aj ukrajinskí colní deklaranti. Miesto, ktoré v objeme prepráv obsadzuje aj dnes popredné priečky, je miestom plným kontrastov a zvláštností.

ŽST Maťovce, široký rozchod je na hranici s Ukrajinou a v tejto staničnej budove sídlia okrem ŽSR aj ZSSK CARGO a slovenskí aj ukrajinskí colníci.

V budove, ale aj jej okolí aj napriek vysokej pracovnej činnosti vládne pokoj a ticho. Vlaky jazdia, výpravca rieši dopravnú cestu, dozorkyňa výhybiek akurát „maže“ neďaleké výhybky, ktorých je tu neúrekom. Kolegovia z „nákladky“ spisujú vagóny, colníkov sme nestretli. Okrem dopravnej kancelárie, kde nás prekvapil pomerne stiesnený priestor, sme sa premiestnili aj do ďalších miestností, kde už niekoľko týždňov intenzívne pracujú naši budovári. Začiatkom augusta tu totiž začala nekontrolovane vytekať voda spoza elektrického rozvádzača. Kolegovia z SMSÚ ŽB Čierna nad Tisou ihneď vykonali potrebné kroky a začali s diagnostikou. Diagnostika odhalila mnohé poruchy nielen vo vodovodnom potrubí, ale aj v kanalizácií. Búracie práce, potrebné k odhaleniu problému, spôsobili ďalší zvláštny, možno až strašidelný pohľad na toto miesto. Vyrušiť sa nedali hádam iba lastovičky, ktoré sa udomácnili na chodbe tejto budovy. Kým sa v budove pokračuje vo výmene rozvodov vody a odstavuje sa vykurovanie, my sa poobzeráme po okolí. Vysoká tráva, množstvo pravdepodobne náletových krov a ešte väčšie množstvo rôznych rastlín spôsobujú a navádzajú pocit neudržiavanej plochy. „Zabudnuté“ zhrdzavené koľajnice a naskladané rozpadávajúce sa podvaly pôsobia v tichu, ktoré ruší jedine zvuk posunujúcich vagónov, ako rekvizity vo filme Hviezdne vojny. Tovar miliónových hodnôt sa pomaly posúva a naberá na obrátkach, akoby chcel byť odtiaľ čo najskôr preč. Proces diagnostiky a vykonania niekoľkých opatrení havarijný stav s vytekajúcou vodou nevyriešil, a tak nastupujú ďalšie kroky. Je potrebné viac techniky, možnosti aj ľudí na odstránenie tohto stavu, a to už nie je v silách domácich železničiarov. Nastupuje tak ďalší proces, a to zadaním tejto úlohy do externého prostredia. Veríme, že verejné obstarávania a kroky s ním spojené kompetentní čo najskôr zúradujú, aby na ukrajinskej hranici, v železničnej stanici Maťovce ŠRT, nielenže odstránili havarijný stav, ale aby vynovené prostredie, nové dlažby, možno aj obklady a podlahy zmenili pohľad návštevníka stanice v ostro sledovanej, ale aj akoby zabudnutej oblasti.

(sch)

foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Búracie práce potrebné k odhaleniu problému spôsobili až strašidelný pohľad na toto miesto. Našťastie je tento priestor málo využívaný.

Za touto značkou je štátna hranica, a tak je tu vstup zakázaný. Schengenská hranica je pod drobnohľadom.

Niet divu, že takéto potrubie už dlhšie nevydržalo.

Miesto plné kontrastov. Moderná plynová kotolňa vykuruje staničnú budovu a porozbíjané sklenné tvárnice zase vyrobenému teplu umožňujú z budovy miznúť.

Zabudnuté? Nepotrebné?

„Zubatý“ rušeň podrobili testovaniu

Historický ozubnicový parný rušeň TIVc 4296, ktorý bude jazdiť na ojedinelej Tisoveckej ozubnicovej trati dostal začiatkom septembra poriadnu previerku. Zamestnanci VVÚŽ ho otestovali a skontrolovali všetky jeho technické parametre.

Meracie prístroje v rušni...

Ozubnicový parný rušeň vchádzajúci do tunela.

Ozubnicový parný rušeň pri odborných meraniach a skúškach.

Rušeň podrobili statickým a jazdným skúškam zamestnanci VVÚŽ, Ing. Vladimír Polakovič, Ing. Jozef Helembai, Róbert Vanek a Marián Anguš. **„Merania boli vykonané na žiadosť Múzejno-dokumentačného centra po uvedení rušňa do prevádzkyschopného stavu za účelom overenia súladu parametrov historického ozubnicového parného rušňa s jeho technickými podmienkami,“** povedal Marián Anguš. Pri statických skúškach testovali naši kolegovia kolesové zaťaženia, preskúšali aj všetky brzdy, tlakomery na rušni a pracovný cyklus parného kompresora. Pri jazdných skúškach zas overili činnosť rýchlomera a opäť preskúšali všetky brzdy na adhéznej trati v železničnej stanici Tisovec a ozubnicovej trati v úseku Bánovo - Zbojská. Skúškou prešiel rušeň aj v adhéznom a ozubnicovom režime so záťažou 120 ton. Technika, ktorou merania uskutočňovali, boli meradlá na meranie tlaku, teploty, zrýchlenia, zábrzdnej vzdialenosti, meradlo rýchlosti, meradlo sily na háku a meradlo kolesovej sily. Výsledky meraní musia prejsť celkovým vyhodnotením. Po vyhodnotení skúšok a vypracovaní protokolov zo skúšok vydá Skúšobné laboratórium VVÚŽ stanovisko. Kladné stanovisko je podkladom pre rezortné ministerstvo na zápis do Národného registra železničných vozidiel.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: M. ANGUŠ

Pri jazdných skúškach overili činnosť rýchlomera a preskúšali všetky brzdy.

Rušeň bol podrobený aj skúškam kolesového zaťaženia a preskúšaniu všetkých bŕzd.

Pancierový vlak Štefánik v centre pozornosti verejnosti.

Vojaci na pancierovom vlaku vo víťazných pózach.

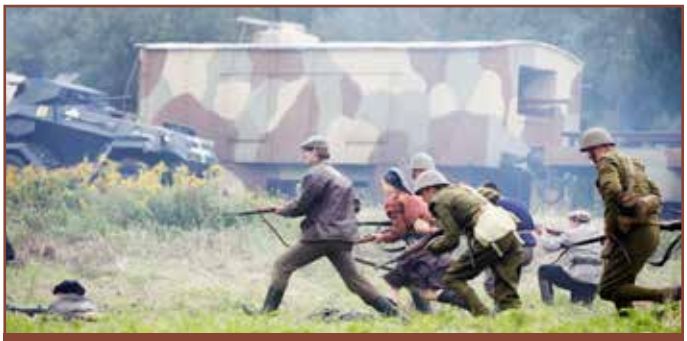
Pancierový vlak Štefánik v pozadí ako súčasť povstaleckých bojov.

Štefánik poslednýkrát v boji

Oslavy 70. výročia Slovenského národného povstania boli v Banskej Bystrici naozaj originálne. Miestami reálne pripomínali obdobie z druhej svetovej vojny. Výrazne tomu pomohol aj pancierový vlak Štefánik, ktorý zapojili do ukážky bojov pri ŽST Šalková. Toto vystúpenie však bolo pre neho posledné. Dôchodok strávi v múzeu SNP v Banskej Bystrici.

Perfektné pyrotechnické efekty, výbuchy, streľba a dokonca aj nálety nemeckých lietadiel. Toto všetko mohli vidieť návštevníci neďaleko pri Banskej Bystrici v Šalkovej. Boje povstaleckej armády a nemeckých jednotiek a pancierový vlak ako súčasť týchto bojov, ktoré trvali približne hodinu na neďalekej lúke vedľa trate. Zvedavcov, ktorých toto neuveriteľné divadlo pritiahlo, bolo naozaj neúrekom a páčilo sa nielen veľkým, ale aj malým. **„Trošku som sa aj bál,“** povedal nám 6-ročný Miško z Banskej Bystrice. Ukážka bojov pri Šalkovej však bola pre pancierový vlak Štefánik poslednou prezentáciou na trati. **„Podvozok vlaku je spred minulého storočia a už by nezvládol ďalšie ukážky. Pripravujeme koľajisko v areáli Múzea SNP, kde bude tento vlak umiestnený,“** povedal riaditeľ Múzea SNP Stanislav Mičev. Svoju úlohu počas osláv zvládli výborne aj domáci železničiari, ktorí sa výraznou mierou podieľali na organizácii a bezpečnosti veľkého množstva návštevníkov.

(iva), foto: autorka, J. Šperka



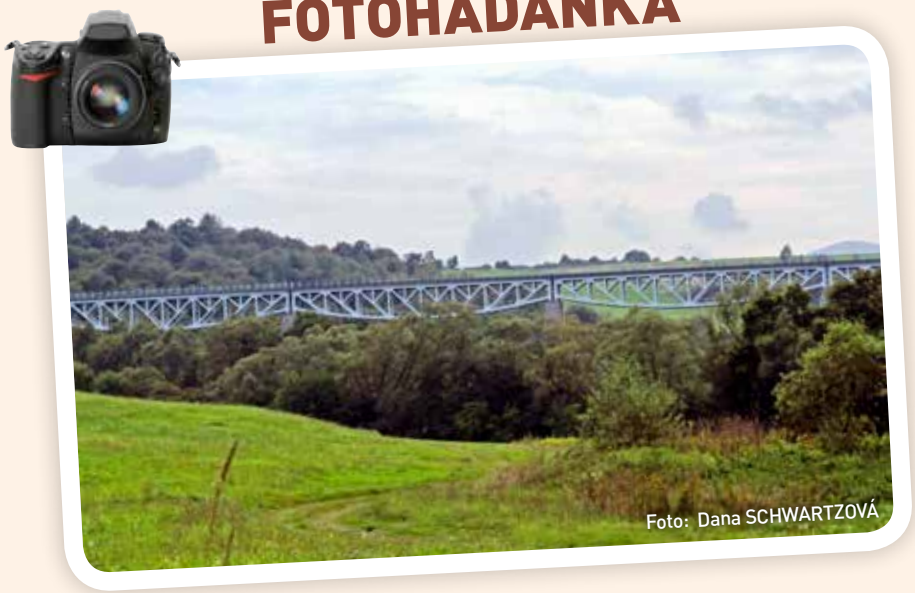
Partizánske boje pri Šalkovej ako ukážka bojov z druhej svetovej vojny.

Rozkvitnutá stanica

Jaroslav Kmeťo je dozorcom výhybiek v železničnej stanici Úľany nad Žitavou a jeho veľkou záľubou je fotografovanie. Do redakcie nám zaslal množstvo pekných záberov zo stanice a okolia, kde sa o to, aby mala prívlastok rozkvitnutá starajú všetci jej zamestnanci. Na skrášľovaní staníc má podiel aj OR Zvolen, keďže každoročne umožňuje prednostom staníc čerpať istú finančnú čiastku na dokúpenie kvetov. **„Určite takto krásne zakvitnutá železničná stanica zvyšuje kultúru cestovania a napĺňa štandardy železničných staníc,“** povedal Vladimír Červenák, prednosta ŽST Úľany nad Žitavou. Nuž, čo myslíte, je tá vaša stanica krajšia? Pochváľte sa a pošlite nám fotky vašej rozkvitnutej stanice.

(red), foto: Jaroslav KMEŤO

FOTOHÁDANKA



Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?

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

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

Správna odpoveď augustovej fotohádanky je:
ŽST Maťovce ŠRT

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:
Ladislav Anderkovics zo Zatina.

BLAHOŽELÁME!

Cestovatelia sa predierajú africkým pralesom. Z diaľky počujú dunenie bubnov. Keď prídu k osade, vdia čierneho muža, ako zúrivo bije do bubnov.
- "Čo sa deje?" - pýta sa vedúci výpravy.
- "Nie je voda," - odvetí bubeník.
- "Privolávate teda dážď?"
- ...

(tajnička).

Pomoc: hrant, keta, Maro	predloha	365 dní	starorím. peniaz	pozeralo (hovor.)	**3**	sústava poznatkov	kráča	cín (zn.)	lososovitá ryba	ojazdil (česky)
miesto uloženia zničených áut										
2					S					
v poriadku (z anglič.) / starší (skr.)			ktorým smerom / deň v týždni					telúr (zn.) / obranca (šport.)		
Jozef Vysočani	válov	drví v mlyne	Slovenská republika / hoci (česky)		súprava / časť básne			nasával / mzda			
jeden zo zmyslov				ťažné zvieratá / silný povraz				platina (zn.) / úradná budova		značka margarínu	liehovina z ryže
jazyk				pretože / minúta (skr.)				úkol / zvyšok po ohni			
arabský člen			meno Vergília / štvorček (typ.)				amer. lovec kožušín / Associated Press				
1											
tma					a podobne (skr.)				riečny kôrovec		

VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

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

Napíšte nám na adresu redakcie:
Ž semafor
Štefánikova 60, Košice
alebo zavolajte
tel.: **910 - 3203**
e-mail: **zsemafor@zsr.sk**

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

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

Na anonymné otázky a neželezničné témy nebudeme reagovať.

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

BIELA PASTELKA

Pomáha nevidiacim vrátiť sa do života

Biela pastelka je verejná zbierka, ktorá aj vďaka vašej pomoci zlepšuje životy tých, ktorí sa ocitli v neľahkej životnej situácii. Cieľom zbierky je získanie finančných prostriedkov na podporu ľudí so zrakovým postihnutím. Výnos Bielej pastelky je každoročne použitý na poskytovanie sociálneho poradenstva a sociálnej rehabilitácie, teda na financovanie aktivít, ktoré nevidiacim a slabozrakým ľuďom pomáhajú začleniť sa do bežného života. Aj Železnice SR sú partnerom projektu Biela pastelka. Deň 24. september je hlavným dňom verejnej zbierky Biela pastelka. 13. ročník zbierky na podporu nevidiacich a slabozrakých bude prebiehať v takmer 200 slovenských mestách a obciach, v ktorých stretnete dobrovoľníkov Bielej pastelky. Váš príspevok do zapečatenej pokladničky odmenia spinkou v tvare pastelky. Pripnite si ju a prejavte tak podporu nevidiacim a slabozrakým. ***Ďakujeme.***

ŽSR pomáha nevidiacim a slabozrakým

Debarierizácia verejného priestoru, pozemných komunikácií, ich konštrukcií a povrchov, ich priestorového usporiadania predstavuje významnú úlohu vo zvyšovaní kvality pohybu, zlepšovaní podmienok pre sociálnu inklúziu osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie do spoločnosti. Na Slovensku túto oblasť v súčasnosti zastrešujú rôzne dokumenty, vyhlášky aj normy týkajúce sa aj železníc. ŽSR ešte v roku 2007 na základe iniciatívy Únie nevidiacich a slabozrakých Slovenska (ÚNSS) vydali usmernenie pre železničné nástupištia v oblasti požiadaviek označenia pre osoby so zrakovým postihnutím (č. 1075/2007/O220 zo dňa 12. 3. 2007). Po zmene legislatívnych podmienok bolo toto usmernenie novelizované odborom expertízy dňa 3. 9. 2010 pod č. 15848/2010/O420. Finálny krok sme však urobili iba nedávno, a to vydaním predpisu ŽSR Z 10 Pravidlá technickej prevádzky železničnej infraštruktúry, platný od 1. 3. 2014. V prílohe č. 3 predpisu ŽSR Z 10 s názvom Prístupové cesty a nástupištia sú všetky podmienky vyššieuvedených dokumentov, ako aj odporúčaní Únie nevidiacich a slabozrakých Slovenska, zapracované. Odbor 420 ako gestor predpisovej a normotvornej činnosti v ŽSR zároveň ďakuje všetkým aktívnym spolupracujúcim zamestnancom ŽSR, ale aj iným subjektom za pripomienky nielen pri tvorbe predpisu Z 10, ale aj všetkých ostatných nemenovaných predpisov a noriem ŽSR. Veríme, že vzájomná spolupráca v oblasti tvorby, zmien predpisov a noriem ŽSR na vyššej profesionálnej úrovni nás všetkých ešte len čaká.

ĎAKUJEME

Chceme vyjadriť spokojnosť a poďakovanie za spoluprácu so ŽSR pri riešení metodických problémov, schvaľovaní projektovej dokumentácie a za veľkorysý prístup k bezbariérovým úpravám nových stavieb, opráv a rekonštrukcií.

Ing. Igor Harušťák,
oddelenie prevencie architektonických a dopravných bariér ÚNSS

Dynamik Ž

POISTENIE VYTVORENÉ ŠPECIÁLNE PRE ŽELEZNIČIAROV

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

Výhody poistenia Dynamik Ž

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

INFO:
dynamikz@anderson.sk
TEL.:
0908 049 000

Neváhajte, uzatvorte poistenie Dynamik Ž a získate

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

SÚŤAŽ

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

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

Platí na **Dynamik Ž** uzavretý a platný od 1. 2. 2014 do 31. 12. 2014.
Žrebovanie a vyhlásenie výsledkov sa uskutoční v januári 2015.

VÝHERCOVIA: nákupná poukážka v sieti TESCO v hodnote 20 € – **Juraj Kapusta** č. z.: 2400720941 | nákupná poukážka v sieti TESCO v hodnote 10 € – **Katarína Gajdošová** č. z.: 2400720188, **Monika Babčáková** č. z.: 2400719587, **Marianna Krištofová** č. z.: 2400720961, **Dušan Gális** č. z.: 2400944318 | poukážka na tankovanie na čerpacích staniciach OMV v hodnote 10 € – **Peter Faktor** č. z.: 2400720720, **Roman Čerňoch** č. z.: 2400720709, **Eva Hudecová** č.z.: 2400719409

Súťaž predĺžená do 31. 12. 2014
+ ešte **zaujímavejšie ceny**

ŽSR ANDERSON GENERALI

GRAND PRIX 2014

Čaro a preteky parných rušňov ovládli zvolenskú nákladnú stanicu

Už 16. ročník pretekov parných rušňov Grand Prix vo Zvolene opäť prilákal obrovské množstvo návštevníkov. Hoci by sa mohlo zdať, že dobre známa akcia každoročne privíta len skalných nadšencov, opak bol pravdou aj tohtoročnú druhú septembrovú sobotu. Zvolenská nákladná stanica sa premenila na hlavnú železničnú stanicu Slovenska.

Opäť sa ukázalo, že podujatie má obrovský úspech vo všetkých vekových kategóriách.

Mamička so synom Miškom pri kreslení.

Program podujatia bol opäť bohatý. Okrem pretekov parných rušňov akciu počas celého dňa sprevádzalo množstvo podujatí a mimoriadne jazdy historických vlakov, ktorými sa návštevníci na nákladnú stanicu dostali zo Zvolena, Banskej Bystrice, Hronskej Dúbravy, Banskej Štavnice a iných miest. Hurvínkom sa dostali aj na Radvanský jarmok. Súčasťou pretekov bol aj súboj žien – rušňovodičiek. II. Majstrovstvá Európy rušňovodičiek opäť zožali úspech a obdiv silnejšieho pohlavia. Ženy za kontrolérom rušňa pochádzali z Českej republiky a Poľska a chlapom nezostali nič dlžné. Mužskí pretekári boli zo Slovenska, Maďarska a Rakúska. Lahôdkou a skvostom bola po prvýkrát na akcii parná zubačka 4296. Je to jediný normálnerozchodný ozubnicový rušeň v Európe. Súčasťou akcie boli aj sprievodné, dobre známe podujatia ako výstava modelových koľajísk a modelovej železnice, malý rušňovodič, Želkova škôlka, kúzelník, malý požiarnik a mnohé ďalšie podujatia nielen pre deti. Prezentácia SPŠ Dopravnej vo Zvolene, výstava 130 rokov Katky, vystúpenie skupiny historického šermu a výstava modernizovaných a opravovaných hnacích vozidiel a motorových jednotiek. Po dynamickej a veľkolepej poslednej ukážke bojov pri Šalkovej sa tu posledýkrát objavil aj pancierový vlak Štefánik.

(iva), foto: autorka

Ing. Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh z MDVRR, dnes ako súťažiaci na parnej zubačke 4296.

Detičky dostali knihu Želkova škôlka za pekný obrázok, ktorý vlastnoručne namaľovali.

„Tak čo, dáte mi tú knihu o Želkovi?“

Rušňovodičky na štarte. Víťazstvo si odniesla Marie Sehnalová z ČD z Prahy. V zápolení na parnom rušni zvíťazila mužská posádka z Rakúska a na motorovom historickom vozni zas chlapi z KHKV Haniska pri Košiciach.

Skvost medzi parnými rušňami. Parná zubačka 4296.

ATLAS

cenová BOMBA

ŠPECIÁLNA AKCIA
na dvojcestné rýpadlá ATLAS

Pri objednávke nového dvojcestného rýpadla
do konca februára 2015
Vám ponúkame:

GARANCIE
5 rokov max. 8000 MTH

SERVIS ZDARMA
0 – 3000 MTH vrátane práce a kilometrovného servisného mechanika a materiálu

POZÁRUČNÝ SERVIS
následný doživotný servis na zakúpený stroj 14,5 € / hod. práce, kilometrovné zdarma (po celý čas užívania prvým majiteľom)

ZĽAVA 15 %
NA PRÍSLUŠENSTVO
objednané so strojom (rýchloupínače, otočné hlavy, lopaty, kliešte, drapáky a iné)

ĎALŠIE VÝHODY
schválenie pre železnice ČR a SR, nástup servisu do 12 hodín a odstránenie závady max. do 48 hodín od nahlásenia poruchy

AUSTRO Baumaschinen, s.r.o.

OFICIÁLNY DEALER STROJOV ATLAS PRE ČESKÚ REPUBLIKU A SLOVENSKO:
AUSTRO Baumaschinen, s.r.o. | Vídeňská 264/120b | 619 00 Brno
tel.: +420 547 212 505 | obchod@austrobaumaschinen.cz
www.austrobaumaschinen.cz