

ŽELEZNIČNÁ

revue

Ročník V

Číslo 4

December 2011

Cena: 2,40 €

Predplatné na rok:

8,40 €

Časopis o železničnej doprave a priemysle

Skupina METRANS píše svoj príbeh už 20 rokov



**Ako vyzerá nová šelma
zo Škodovky?**
.....

**Ukrajinské železnice sa
menia, radia im Američania**
.....

Výpravcovia o prácu neprídu
.....

**Nemci bojujú umelou DNA
proti zlodejom káblov**
.....

**Po kom nesú mená rušne
z bašty donských kozákov?**
.....

Výstava TRAKO v Gdansku
.....

• AKTUALITY • LEGISLATÍVA • INFRAŠTRUKTÚRA • PROJEKTY A INVESTÍCIE • DOPRAVA A LOGISTIKA •
• STROJÁRSTVO • TÉMA • TRENDY • ĽUDIA A KARIÉRA • MÁME ICH RADI • NOVÉ TECHNOLOGIE •

ISSN 1337558-X



9 771337 558007



12



Na unikátnej železnici zavedú turistickú dopravu

Osirelé nástupište a trojica električiek odpočívajúca v depe. To priniesla zmena grafikonu vlakovej dopravy od 11. decembra 2011 na Trenčianskej elektrickej železnici (TREŽ). Hoci úzkokolažka medzi Trenčianskou Teplou a Trenčianskymi Teplícami patrí titul najstaršej verejnej elektrickej dráhy na území Slovenska – v prevádzke bola od roku 1909, v novom cestovnom poriadku vlakov Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK) sa už pre ňu nenašlo miesto. Pre štátnu firmu bola doprava na nej príliš stratová.

Našťastie, ministerstvo dopravy, ŽSR a ZSSK sa nechceli TREŽ-ky zbaviť ako starého vredu na svojej tvári a našlo sa aj niekoľko odvážlivcov, ktorí si povedali, že to s ňou skúsia aspoň v podobe turistickej atrakcie. Keďže Trenčiansky samosprávny kraj ako prvý kandidát podľa zákona o dráhach odmietol ponuku ŽSR na prenájom alebo odkúpenie dráhy, na ktorej sa zastavila doprava prevádzkovaná vo verejnom záujme, do úvahy po ňom prichádzali obce.

Celkom logicky sa na to dali nahovoriť Trenčianska Teplá a mesto Trenčianske Teplice. K podpisu zmluvy však zrejme príde až po predčasných voľbách v marci 2012, lebo prevody veľkého majetku sú momentálne pozastavené. Pre menšie legislatívne obmedzenia mohla rýchlejšie konať ZSSK, ktorá už Trenčianskej Teplej predala budovu depa a tri atypické električky za symbolickú cenu 1000 eur. Práve tým chcela deklarovať svoju podporu projektu na záchranu unikátnej železnice.

Dopravu na TREŽ-ke bude prevádzkovať nezisková organizácia, ktorú sa rozhodli vytvoriť Trenčianska Teplá a Trenčianske Teplice. Ako tretieho partnera do nej pribrali Čiernohronskej železnice. Neziskovka už požiadala o dopravnú licenciu a keď sa jej podarí dohodnúť na dočasnom riešení so ŽSR o používaní trate za poplatok, tak už po vianočných sviatkoch vyjdú trenčianske električky znovu na koľaje.

– Nesmieme nechať trať napospas vandalom a zberačom kovov. Aj preto by sme chceli do spustenia sezóny vyjsť na trať s vozidlami aspoň raz za týždeň, – vysvetľuje riaditeľ Čiernohronskej železnice Aleš Bílek. – Cez hlavnú turistickú sezónu od mája do septembra budú jazdiť električky denne, kúpeľní hostia a turisti však musia počítať s komerčnou cenou lístkov. Dovtedy chceme električkám vrátiť historický vzhľad a obliecť našich sprievodcov do historických uniforiem.

(tin)

Snímky TASR/Radovan STOKLASA



Michal – krásavec ako sa patrí

Michal – najnovší krásavec vo flotile rušňov Železničnej spoločnosti Slovensko sa cestujúcej verejnosti predstavil po prvýkrát 13. decembra 2011 na Hlavnej železničnej stanici v Bratislave.



Návrh železničného holdingu bol správny

Kreslo ministra dopravy vymenil pred dvoma rokmi za lavicu v slovenskom parlamente. Je tieňovým ministrom politickej strany, ktorá by mohla po predčasných voľbách zostavovať vládu. Čo robí dnes Lubomír Vážny?



Solárny tunel, vlak aj stanica

Solárna energia preniká do železničnej dopravy. Pri Antverpách postavili solárny tunel, Trenitalia testovala „solárne“ vozidlá. Fotovoltaické panely nájdeme na streche železničnej stanice v Berlíne alebo Blackfriars na Temži.



V údolí, kde je ruka trhu viditeľná

Riaditeľ Čiernohronskej železnice Aleš Bílek zorganizoval „výlet“ do údolia, kde sa ruka trhu správa inak ako na Slovensku. Poslancom a primátorom chcel odhaliť, prečo sa darí úzkokolažkám v Rakúsku.



Poskytujeme služby all inclusive

Spoločnosť METRANS /Danubia/, a. s. v. budovala v Dunajskej Stredě najmodernejší terminál v trojuholníku Bratislava – Viedeň – Budapešť. Ako sa jej darí teraz, hovorí predseda predstavenstva Ing. Peter Kiss.



Metro v Dubaji bude dlhé 320 km

Prvé metro na arabskom polostrove v Dubaji jazdí už dva roky bez vodičov a po dokončení všetkých piatich línií bude dlhé 320 km. V centre Dubaja vedie cez tunely, v ostatných častiach po viaduktoch.

Termín redakčnej uzávierky: 18. decembra 2011.

.....18 – 19

.....24 – 25

.....30 – 33

.....35



Hrdinovia

Štátne železničné podniky v roku 2011 prepustili 3 500 zamestnancov. V predvianočnom týždni sa v ŽSR chystali podpísať kolektívnu zmluvu a mal byť prítomný aj minister dopravy. Podpisovali sa až po našej redakčnej uzávierke a preto nevieme, ako to dopadlo. Odborári však žiadali rast miezd o deväť percent. Iste ich nedostali, ale aspoň sa môžu cítiť ako hrdinovia pred svojou členskou základňou.

Menej hrdinstva už odborári prejavili k tomu, že ani takmer po roku sa ich prepustení kolegovia nedočkali sľúbenej pomoci. No čo narobíte, keď hľasy prepustených železničiarov už pri najbližších odborárskych voľbách nezískajú a tak sa aspoň blysnú pred tými, ktorí by im svoje hľasy mohli dať. Pohodlné riešenie. Netreba hasiť, čo nás nepáli. Veď na konci roka sa budú rozdávať odmeny aj v železničných podnikoch. Radovým zamestnancom možno predhodia nejaké odrobinky, vyvolení si však prilepšia o to masnejšie. Kedyś bývalo zvykom, že generálny riaditeľ vypísal vianočnú odmenu aj odborárskemu šéfovi. Za to, že sa im tak dobre celý rok spolupracovalo.

Vo februári ešte platilo, že prepustení železničari nemajú ani jeden deň stráviť na úrade práce. Mnohí tam nie sú doteraz. Možno preto, že sa dali na maródku (po prvý raz v živote) a predĺžili si tak celkové obdobie pobereňia dávok z poistenia, ktoré platili dlhé roky. Nakoniec, taký 20-ročný pobyt niekde v prevádzke sa určite prejaví na krížoch, kostiach či kĺboch.

Ďalšiemu hrdinovi, ministrom práce, prvý tender na poradenstvo a rekvizitáciu prepustených železničiarov nevyšiel. Ale veríme, že by sa mu podarilo vymyslieť, ako prepustených železničiarov pripraviť o aké-také istoty v nezamestnanosti. Napríklad úplným zrušením ochranného lehoty alebo podobným husárskym kúskom. Pán minister sa v tom vyzná. Veď dlhé roky radil za peniaze iným, ako platiť čo najmenej odvody a naopak vyťahnuť z poistných fondov čo najviac. Teraz si však chvíľu musí dávať pozor, lebo idú predčasné voľby. Ale po nich, ak dostane príležitosť, to znova roztočí.

Komické je počúvať aj slová iného ministra, ktorý chce zrazu ochraňovať a podporovať tvorbu pracovných miest. Prítom práve on po posledných voľbách v roku 2010 roztočil pohon na štátne železničné podniky a kresanie pracovných miest v nich. Je známy tým, že železnice nikdy nemal v láske. Tak ako všetko, čo si pýtal nejaké peniaze a slúžilo obyčajným ľuďom. Oveľa radšej predával a privatizoval.

Škoda, že voľby nie sú každý rok. To by sme to Švajčiarsko určite predbehli.

D. Hrdina