

CARGO INFO

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIČNEJ SPOLOČNOSTI CARGO SLOVAKIA, A. S.

ROČNÍK XVIII
05/2022



**Investície do rušňov sú kľúčové
z viacerých hľadísk**

Žilina zažíva nápory kvôli výlukám

Ukrajina potrebuje pomoc pri vývoze obilnín

Strážme si čas

Čas je neúprosný, ide si svojím tempom a naozaj na nič a na nikoho nečaká. Nestihnúť nastúpiť do vlaku má na svedomí tiež čas, ale samozrejme dá sa to ovplyvniť. Na Slovensku sa minulý mesiac predstavil vodíkový vlak. Niektorí sa v ňom stihli povozíť na prezentačných jazdách. Výrobcovia o ňom hovoria ako o budúcnosti v železničnej doprave s množstvom výhod. Pre pasažierov bol v prvom rade tichý. Tešiť sa však musí každý, pretože má nulové emisie, ak nerátame čistú vodu a paru. Vodíkový vlak by bol aj pre Slovensko výborným riešením obsluhy nelinearizovaných tratí, ktorých máme na Slovensku neúrekom a jazdia tam iba neekologické dieselové rušne. Hádám kompetentní nebudú skeptickí a nebudú vodíkový vlak u nás iba ukazovať, ale príde čas, keď sa v ňom budeme voziť pravidelne. Pravidelné vlaky máme aj v nákladnej železničnej doprave a medzi ne patria logistické vlaky. Certifikovaný logistický vlak má pre ZSSK CARGO najvyššiu prioritu a má pri jeho doprave prednosť pred ostatnými vlakmi. Aby to tak vždy aj platilo, musia jednotlivé pracoviská, ktorých sa logistické vlaky týkajú, spĺňať špecifické podmienky. Zamestnanci na certifikovaných pracoviskách s tým však nemajú problémy. V Liskovej, kde sme boli prednedávnom, išli všetky činnosti spojené s logistickým vlakom ako po masle. Je to vďaka profesionalite zamestnancov a samozrejme aj dobre nastaveným podmienkam. Najviac prepravovanou komoditou je tu drevo a nákladné vlaky s týmto nákladom takmer romanticky zapadajú do prostredia medzi horami. Na vlečke jedného z najväčších zákazníkov, ktorým ružomerské papierne sú, sme si všimli, aká je dôležitá dobrá spolupráca zamestnancov Mondi, Železníc SR a ZSSK CARGO. Nielen čas, ale aj dobrá komunikácia a nastavené pravidlá si pripisujú na svoj účet bezproblémový chod logistických vlakov.

Prajme si, aby tomu tak bolo všade. A je jedno či budeme pracovať s 30, 40, 50-ročnými rušňami, ktoré sú v súčasnosti vo flotile Carga v prevahe, alebo s tými najmodernejšími, ktoré firma podľa koncepcie rozvoja hnacích dráhových vozidiel plánuje obstaráť.

Držme si palce a nezmeškajme svoje vlaky. Strážte si svoj čas a počas leta ho nezapadnite využiť na oddych. Pekné leto vám želáme aj z redakcie Cargo info.

Dana SCHWARTZOVÁ

Vymenovanie generálneho riaditeľa

Jediný akcionár Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., ktorým je Slovenská republika a práva štátu ako akcionára vykonáva Ministerstvo dopravy SR, vymenoval s účinnosťou od 6. mája 2022 do funkcie generálneho riaditeľa Železničnej spoločnosti

Cargo Slovakia, a. s., Romana Gona. Vymenovanie je do času výberového konania. Roman Gono ako generálny riaditeľ naďalej riadi aj úsek generálneho riaditeľa.

(r)

Plnenie záväzku mzdového nárastu

Na základe dohodnutej podnikovej kolektívnej zmluvy ZSSK CARGO na rok 2022 bola so mzdou za mesiac apríl vyplatená mimoriadna odmena stanovená rozdielne pre jednotlivé skupiny zamestnancov vo výške 200 až 400 €.

Priemerná mzda vo firme za prvé štyri mesiace dosiahla výšku 1 325 €, čo je v porovnaní s rovnakým obdobím minulého roka viac ako 220 €, respektíve v porovnaní s priemernou mzdou

za celý rok 2021 o 130 € viac. Zároveň sa ZSSK CARGO dostala vo výške priemernej mzdy pred ŽSR a priblížila sa k ZSSK. Zlepšila si tak pozíciu voči ostatným externým subjektom na trhu práce, čo predstavuje nevyhnutný cieľ pri získavaní nových zamestnancov na voľné pozície a udržanie si zamestnancov, ktorí už pracujú v spoločnosti.

(r)

Širokorozchodná nebude

Drahý a kontroverzný projekt širokorozchodnej železnice z Ruska až do Viedne je definitívne minulosťou. Rakúske železnice ÖBB oznámili, že odchádzajú zo spoločnej firmy Breit-spur Planungsgesellschaft, ktorá od roku 2009 projekt riadila.

ÖBB 11. mája oznámila štátnym železničným spoločnostiam zo Slovenska, Ukrajiny a Ruska, že sa chce vzdať svojho vyše 27-percentného podielu v projektovanej firme. Znamená to faktický koniec plánov na výstavbu trate. Na základe dohody železničných firiem, traja partneri majú mesiac na

to, aby rakúsky podiel kúpili. Ak sa to nestane, čo ÖBB očakáva, spoločná firma bude zlikvidovaná. Malo by sa to stať do konca roka 2022. Zrušenie projektu po tom, čo Rusko rozpútalo vojnu proti Ukrajine, nie je prekvapujúce. Vlády Slovenska pod vedením Smeru investíciu podporovali, hoci návratnosť projektu za 6,5 miliardy eur bola od začiatku otáznava. Stavať sa podľa pôvodných plánov malo začať v roku 2025. Trať mala byť dokončená v priebehu desiatich rokov.

(dnes24)

Výluka na trati Šurany – Levice

Od 1. júna sa začína výluka na trati z Bratislavy do Zvolena. Nepretržitá výluka v úseku Šurany – Levice sa potrvá do konca novembra.

Výluka na trati Šurany – Levice si vyžiada rozsiahle zmeny vo vedení vlakov diaľkovej aj regionálnej dopravy. Cestujúci z Bratislavy do Banskej Bystrice prestúpia do náhradných autobusov už v Šali a odvezú sa nimi až do Novej Bane, odkiaľ budú pokračovať opäť vlakom. Každú hodinu

budú premávať aj náhradné autobusy v úseku Šurany – Levice. Nočné vlaky R 800/801 Poľana do Prešova budú vedené po dlhšej odklonovej trase cez Štúrovo. Zmeny súvisia s rekonštrukčnými prácami v úsekoch Píal – Beša a Hul – Úľany nad Žitavou, na ktorých bola dlhodobo obmedzená rýchlosť na 50 km/h. Nákladné vlaky budú pol roka jazdiť odklonom cez Palárikovo – Štúrovo – Levice.

(r, zssk)

Pýtali sa na svoje budúce povolanie

Na stretnutie s asi päťdesiatkou študentov zavítali 17. mája na Strednú odbornú školu dopravnú v Trenčíne Richard Havrila a Branislav Machyna zo ZSSK CARGO. Riaditeľ sekcie riadenia ľudských zdrojov a prednosta strediska údržby a opráv železničných koľajových vozidiel (ŽKV) v Bratislave predstavili študentom profil spoločnosti, činnosti, prácu, pracovné pozície i výhody zamestnania v nákladnej železničnej doprave.



Zástupcovia spoločnosti hovorili o zamestnaní nielen na úseku údržby a opráv ŽKV a v prevádzke, ale aj v administratíve. – **Hovorili sme o pracovnom zaradení, špecifickosti jednotlivých povolanií, možnostiach kariérneho rastu. A študentov sme informovali tiež o všetkých benefitoch, ktoré firma poskytuje v rámci kolektívnej zmluvy, plus o náborových a stabilizačných príspevkoch a iných výhodách,** - hodnotí deň strávený so študentami riaditeľ sekcie riadenia ľudských zdrojov Richard Havrila.

Z reakcie mladých ľudí bolo zrejmé, že ich najviac oslovuje práca rušňovodčiča. Zaujímali ich benefity a platové podmienky. Prejavili reálny záujem o prácu na železnici. Študenti SOŠ majú po ukončení štúdia rôzne zameranie, pre železniciu sú zaujímavé hlavne odbory elektrotechnika v doprave a telekomunikáciách a operátor

prevádzky a ekonomiky dopravy. ZSSK CARGO má s viacerými školami dohodnutú prax počas školského roka a už od tohto školského roka rozbieha duálne vzdelávanie. - **Začali sme pripravovať iné formy spolupráce, ktoré nám zabezpečia budúcich pracovníkov lepšie pripravených pre naše konkrétne potreby. Sú to rôzne formy spolupráce ako štipendijné programy, krúžky, pomoc pri zabezpečení pracovných a školiacich pomôcok, poskytnutie odborných školičov a ďalšie,** - približuje aktivity v náboře nových mladých zamestnancov R. Havrila.

V priebehu mája navštívil šéf ľudských zdrojov štyri stredné školy, okrem Trenčína aj v Martine, Košiciach, Trnave a Zvolene a chystá sa na ďalšie. S vedením týchto škôl rokoval o možnostiach spolupráce a poskytnutí priestoru pre povinnú prax študentov. - **Naozaj chceme od budúceho školského roka rozbehnúť spoluprácu so školami v oveľa väčšom rozsahu ako doteraz,** - poznamenáva R. Havrila. Spoluprácu na výchove adeptov posilní ZSSK CARGO aj so Žilinskou univerzitou a prípadne aj s inými technickými vysokými školami.

(//)

obsah

3

AKTUALITY

Pýtali sa na svoje budúce povolanie

4

ROZHOVOR

Investície do rušňov v najbližších rokoch sú kľúčové z viacerých hľadísk

6

NA NÁVŠTEVE

Medzi horami a vlakmi s vôňou dreva

8

OPÝTALI SME SA

Vozňov na agroprodukty je málo v celej Európe

9

PREVÁDZKA

Na kontrolu vozňov pribudnú noví vozmajstri

10

PREPRAVY

Pomoc pri vývoze obilnín z Ukrajiny

11

PREVÁDZKA

Aj Žilina zažíva nápor, ale kvôli výlukám

12

DIGITALIZÁCIA

Nesporné výhody elektronického nákladného listu oceňujú zákazníci i zamestnanci

17

ODBORNE

Nové označovanie rušňov po roku 1987

19

Z HISTÓRIE

Zahraničné parné rušne na slovenských železničiach

foto na obálke

Blanka Cingelová a Eliška Drengubiaková pracujú v Liskovej ako refrentky technickej kancelárie.

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Investície do rušňov v najbližších rokoch sú kľúčové z viacerých hľadísk

Už dlhšie sa v ZSSK CARGO hovorí o tom, že je potrebné investovať do rušňov. Koncom minulého roka bola schválená koncepcia rozvoja parku hnacích dráhových vozidiel (HDV) na roky 2021 - 2030 a teraz v apríli aj jej finančný model. V materiáloch sa uvádza, že do roku 2030 má ZSSK CARGO investovať do HDV až okolo 350 miliónov eur. Na podrobnosti o chystanej modernizácii rušňovej flotily sme sa pýtali investičného analytika Kristiána Václava z oddelenia stratégie.



ZSSK CARGO by mala v najbližších ôsmich rokoch obstaráť vyše sto hnacích dráhových vozidiel na vozbu i posun, prvé už v priebehu budúceho roka. Čo všetko ovplyvnilo rozhodnutie o takej masívnej obnove parku, aká vo firme doteraz nebola?

Na základe nevyhnutnej potreby riešiť z dlhodobého pohľadu obnovu ako aj dopad interných a externých faktorov na našu flotilu hnacích dráhových vozidiel bola v priebehu minulého roka spracovaná koncepcia rozvoja parku HDV ZSSK CARGO na roky 2021 až 2030. Na jej tvorbe sa podieľali všetky relevantné organizačné zložky spoločnosti – úsek obchodu, úsek prevádzky, úsek služieb

ŽKV a oddelenie stratégie. Do koncepcie sme sa snažili zapracovať požiadavky na budúce obchodno-prevádzkové aktivity spoločnosti, riešiť návrh nevyhnutnej systémovej a prirodzenej obnovy súčasných zastaraných HDV s cieľom minimalizovať počet radov HDV a v neposlednom rade riešiť vyvolané investície, ktoré nám reálne hrozia v najbližšej dekáde a výrazne ovplyvnia prevádzku. Aby uvedená koncepcia nevyznela len ako „kniha želaní“, úsek ekonomiky spracoval finančný model na jej fyzickú realizáciu. V rámci

neho bola navrhovaná obnova HDV rozdelená na tri časti - základný rozsah, rozšírenie I a rozšírenie II, pričom realizácia jednotlivých častí bude závislá od reálnych finančných možností spoločnosti.

Čo znamenajú vyvolané investície pri obnove parku HDV? Tvoria až tretinu celkových nákladov. Čo by znamenalo, ak by spoločnosť nedokázala tieto vyvolané investície pokryť a realizovať?

Park našich HDV v najbližšej dekáde výrazne ovplyvní pripravovaná zmena trakčného napájacieho systému (TNS) na sieti ŽSR z jednosmerného systému 3 kV na striedavých 25 kV, 50 Hz. Pre ZSSK CARGO je kritická pripravovaná

zmena TNS v Žiline, na ktorú v súčasnosti nemáme dostatočný počet viacsystémových HDV, ktoré by zvládli prepravné objemy v uvedenom uzle. Ďalším výrazným dopadom na oblasť HDV bude plnenie európskej legislatívy v oblasti interoperability, predovšetkým implementácia vozidlovej časti európskeho zabezpečovacieho vlakového systému ETCS. Bez nej nebudeme v budúcnosti môcť využívať koridorové trate, na ktorých bude systém ETCS povinnou podmienkou prístupu na infraštruktúru. V najbližšej budúcnosti v rámci plnenia záväzkov Európskej zelenej dohody (European Green Deal) nás taktiež neminú opatrenia na znižovanie emisných limitov u HDV motorovej trakcie. Uvedené investície síce budú mať celospoločenský prínos, avšak pre ZSSK CARGO priamo neprinesú takmer žiadne nové príležitosti na získanie nových prepráv. Pôjde o opatrenia, ktoré budú primárne slúžiť na zachovanie súčasných vozebných objemov.

Odkiaľ chce ZSSK CARGO získať prostriedky na investovanie, keď ich doteraz nenašla, respektíve len v obmedzenej miere?

ZSSK CARGO plánuje na prefinancovanie takého rozsiahleho investičného projektu použiť kombináciu zdrojov financovania. Hlavným zdrojom finančných prostriedkov budú dlhodobé bankové úvery, ďalším zdrojom je možnosť získania nenávratných finančných príspevkov, to jeť kofinancovanie z rôznych fondov EÚ, ktoré budú súvisieť s pripravovanou obnovou. Aktuálne napríklad prebieha proces vyhodnocovania žiadosti o získanie kofinancovania na 1. etapu implementácie ETCS na vytipované rady HDV ZSSK CARGO, ktorú spoločnosť predložila v januári tohto roka. Menšiu časť investícií bude možné vykryť z úspor nákladov na údržbu, opravy HDV a trakčnej nafty súčasných zastaraných HDV. Pokrytie uvedenej rozsiahlej obnovy však nebude možné zrealizovať bez výraznejšej systémovej podpory zo strany akcionára, ktorým je Ministerstvo dopravy a výstavby SR ako aj samotnej Slovenskej republiky zastúpenej ďalšími ministerstvami. Jednou z nich je

napríklad možná podpora v segmente jednotlivých vozňových zásielok, prípadne v budúcnosti zavedenie „šrotového“ na HDV motorovej trakcie, s cieľom výrazného zníženia emisií a podobne. Pri fyzickej realizácii navrhovanej obnovy v zmysle Konceptie sa však budeme môcť prikrývať iba takou perinou, na ktorú budeme mať reálne financie.

Konceptia vrátane finančného modelu sa pripravovala takmer dva roky, spolupracovali na nej tímy z obchodu, prevádzky, služieb ŽKV a neskôr aj ekonomiky. Dokázali jednotlivé úseky zladit' svoje požiadavky na výkony HDV, či dochádzalo k treniciam? Kto mal hlavné slovo a prečo?

Pôvodná koncepcia obnovy rušňov mala byť spracovaná na päť rokov, tesne pred jej predložením na schválenie rozhodlo vedenie spoločnosti, že sa rozšíri na desaťročné obdobie. Taktiež sa viackrát menili vstupy pri spracovaní finančného modelu ku koncepcii. Tieto faktory predĺžili celkový čas tvorby a schválenia materiálov. Samotná tvorba koncepcie prebiehala štandardným spôsobom, bez väčších treníc. Hlavnými vstupmi pre spracovanie dokumentov boli strategický plán ZSSK CARGO 2018-2022, obchodná politika spoločnosti za sledované obdobie, analýza technickej životnosti súčasných radov HDV alebo napríklad aj predikcia turnusovej potreby HDV po zmene trakčného napájacieho systému, respektíve prebiehajúci projekt ŽSR - modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina, ktorého súčasťou je spomínaná zmena trakčnej napájacej sústavy z 3 kV na 25 kV v železničnom uzle Žilina. Hlavné slovo pri tvorbe koncepcie malo vedenie spoločnosti, ktoré si presadilo niektoré svoje požiadavky a taktiež stanovilo cestu pri otvorených otázkach.

Podrobnostiam o investíciách vyvolaných zavádzaním európskeho vlakového zabezpečovača ECTS, digitálneho rádiového systému GSM-R na sieti ŽSR a modernizáciou uzla Žilina a jeho prepnutiu na striedavú trakciu sa môžeme venovať podrobnejšie inokedy, teraz nás zaujíma potreba obnovy rušňov kvôli ich veku. Aká je aktuálne veková štruktúra parku HDV v jednotlivých trakciách?

K 30. aprílu 2022 mala ZSSK CARGO vo svojom inventárnom stave, vrátane ôsmich leasingových HDV, celkovo 431 rušňov. Z toho počtu je však objedna-

ných iba 387 HDV, čiže 90 percent, ktoré sa aj prevádzkovo udržiavajú. Pritom je 378 HDV, presnejšie 195 rušňov elektrickej trakcie, 182 rušňov motorovej trakcie a jeden motorový vozeň určených na obchodno-prevádzkové účely ZSSK CARGO a 9 kusov vozidiel na dlhodobý prenájom. Zvyšné HDV v inventárnom stave sú buď neprevádzkové alebo sú nepotrebné a určené väčšinou na odpredaj. Hnacie vozidlá ZSSK CARGO sú však vekovo veľmi prestarnuté. Ak si zoberieme iba objednané HDV pre obchodno-prevádzkové účely ZSSK CARGO, až 78% všetkých HDV je starších ako 30 rokov, 54% je starších ako 40 rokov a 24% je starších ako 50 rokov. Priemerný vek HDV elektrickej trakcie je okolo 43 rokov, motorovej trakcie okolo 34 rokov. U motorovej trakcie je však priemerný vek trochu skreslený, pretože časť motorových rušňov síce prešla modernizáciou, avšak niektoré ich časti, napríklad pojazdy, zostali pôvodné. Najstaršími rušňami vo flotile ZSSK CARGO sú 55-ročné HDV radu 751 alebo 54-ročné HDV radu 240, ktoré sú ešte stále jedným z nosných radov vo svojej triede.

Ako sa premieta vek HDV do ich objednávky na výkony?

Vysoký vek HDV negatívne pôsobí na ich spoľahlivosť, čo má za následok nutnosť držania vyššej prevádzkovej a údržbárskej zálohy. Čo má zasa za následok zvýšenie nákladov na údržbu a prevádzkovanie rušňov. Z celkovej objednávky HDV tvorí v súčasnosti prevádzková a údržbárska záloha asi 40 percent z celkovej turnusovej potreby HDV, čiže jednoducho povedané na päť rušňov, ktoré sú v pravidelnom výkone, držíme ďalšie dva ako zálohu, čo je obrovské číslo.

Ktoré rady rušňov sú takpovediac na dožitie a budú sa v najbližších rokoch vyradzovať? Čo s nimi? Rátate, že budú na odpredaj, alebo na zošrotovanie?

Pri tvorbe koncepcie boli za najproblematickejšie rady z pohľadu veku, údržby, nákladov a ďalších interných a externých faktorov vytipované rady 240, 731, 742, 751, 752, 770, 770.8, 771 a 771. 8. Hoci budú niektoré z týchto radov HDV o niekoľko rokov na hranici svojej životnosti, pri zachovaní súčasných vozebných výkonov bude možné uvedené problematické rady systémovo vyradovať z prevádzky až po ich náhrade za nové

rušne.

Ak by sa podarilo zrealizovať celý proces obnovy navrhnutý v koncepcii, malo by dôjsť k vyradeniu všetkých uvedených radov z prevádzky, čím by okrem zníženia veku HDV došlo aj k zníženiu počtu radov, pretože optimálnym stavom je mať málo radov s vysokými počtami rušňov. Nepotrebné HDV by boli následne v závislosti od technického stavu ponúknuté buď na odpredaj, prenájom alebo zošrotovanie.

Schválený je už aj finančný model obnovy parku HDV. Aké sú jeho parametre? Ktoré budú najbližšie kroky v projekte obnovy rušňov v tomto a budúcom roku?

Záver finančného modelu hovorí o tom, že na základe súčasných vstupov, relevantných informácií a následných rizík úsek ekonomiky odporúča z pohľadu výšky kapitálových výdavkov realizovať iba základný rozsah obnovy, ktorý tvoria predovšetkým vyvolané investície ako aj investície do obnovy parku HDV určených na posun a miestnu obsluhu. Práve pre túto oblasť sa fyzicky podnikajú aj prvé kroky realizácie. V súčasnosti sa intenzívne rieši príprava na 1. etapu implementácie ETCS na HDV ZSSK CARGO, v rámci ktorej by sme chceli do roku 2025 inštalovať systém ETCS na dvoch dvojiciach radu 131 - z toho jeden prototyp, na desiatich HDV radu 363 - z toho jeden prototyp a ďalej na dvoch HDV radu 742X, ktoré vzniknú rekonštrukciou radu 742. Vo vysokom štádiu realizácie je aj príprava kontraktu na modernizáciu 20 HDV radu 742, plus výhľadovej opcie na ďalších 20 kusov, ktoré sú hráčom v oblasti posunu a miestnej obsluhy. V prípade bezproblémového podpisu kontraktu a samotnej realizácie by mali byť do konca roku 2022 dodané prvé dva zmodernizované rušne. V budúcom roku predpokladáme dodávku ďalších šiestich modernizovaných HDV radu 742, realizáciu montáže a schválenia prototypu ETCS na jednej dvojici HDV 131 a jedného HDV 363 a začiatok procesu obstarávania na viacsystémové HDV, ktoré budú vynútené z dôvodu zmeny TNS na sieti ŽSR. Zároveň každoročne spracujeme aktualizáciu koncepcie rozvoja parku HDV, aby zohľadňovala vždy aktuálne potreby spoločnosti a vývoj interných a externých faktorov.

Ladislav JANDOŠEK

Medzi horami a vlakmi s vôňou dreva

Logistické vlaky raz ročne obhajujú certifikát kvality. Vďaka poctivej a odbornej práci zamestnancov boli doterajšie obhajoby vždy úspešné. Medzi pracoviská s prívlastkom certifikované patrí aj obvod prevádzky Ružomberok - pracovisko Lisková. Certifikovaný logistický vlak má pre ZSSK CARGO najvyššiu prioritu a má pri jeho doprave prednosť pred ostatnými vlakmi. Aby to tak vždy platilo, musia jednotlivé pracoviská, ktorých sa logistické vlaky týkajú, spĺňať špecifické podmienky. Aby logistický vlak, v prípade Liskovej - s drevom spĺňal všetky potrebné parametre.

Nielen na dodržiavanie predpísaných pravidiel, ale aj na dokumentáciu, vybavenosť pracoviska, ako aj na postupy práce a mnohé ďalšie činnosti si minulý mesiac posvietili audítori. Hodnotiacia a pozorovacia správa inter-

podmienok zamestnancov. V Liskovej je nepretržitá prevádzka, to znamená, že počas 24 hodín sa tu striedajú referenti technickej kancelárie tak, že v zmene sú vždy dvaja, respektíve dve, keďže je tu ženské osadenstvo. – **Referentky**

technickej kancelárie zodpovedajú za správny súpis vlaku aj zmeny zloženia vlaku a sú zodpovedné za celú agendu vlakovej dokumentácie, - aspoň stručne vymenoval činnosti referentiek TK v Liskovej Ladislav Teličák, vedúci obvodu prevádzky Ružomberok, pod ktorého vlečka v Liskovej patrí. Vlečka patrí jednému z najväčších zákazníkov, ktorým sú ružomerské papierne Mondi SCP. ZSSK CARGO poskytuje vlečkové služby v rámci rozšírenia svojho produktového portfólia smerom k vyššej spokojnosti zákazníkov a významný zákazník v Liskovej je so službami spokojný už niekoľko rokov.

V liskovskej kancelárii obvodu prevádzky sú počas dňa celkovo štyria zamestnanci ZSSK CARGO. V nepretržitej prevádzke tu pracujú v zmene jeden vozmajster, už spomínané dve referentky technickej kancelárie a jedna komerčno-prepravná pracovníčka nákladnej prepravy. –

Našou prácou sú úlohy spojené s kalkuláciou, účtovaním a ďalšími pokladničnými činnosťami, - hovorí Michaela Paschová, komerčno-prepravná pracovníčka, ktorá bola v dennej zmene



Najčastejšie prepravovanou komoditou je v Liskovej drevo. A veru vlaky plné dreva romanticky zapadajú do scenérie hornej krajiny.

nej audítorskej komisie bola pozitívna a členovia komisie boli celkovo spokojní s pripravenosťou a prezentáciou pracoviska a jeho zamestnancov na vlečke v Liskovej. – **Pracovisko v Liskovej bolo stopercentne pripravené na audítorský deň, takže môžeme skonštatovať, že všetky potrebné činnosti aj nevyhnutná dokumentácia vo vzťahu k certifikovaným logistickým vlakom sú v poriadku**, - zhodnotil vedúci audítor Branislav Belák a prejavil aj s ostatnými členmi komisie spokojnosť.

Pozornosť bola sústredená na logistický vlak s drevom. Ten prichádza zo stanice Košice denne od pondelka do soboty, s príchodom do Liskovej o 5:00 hodine tak, aby bol pripravený na obsluhu vlečky o 8:00 hodine.

Nás počas návštevy zaujímali aj ďalšie veci, a tak otázok bolo neúrekom. Týkali sa okrem iného aj pracovných



Májový interný audit začal v kancelárii vedúceho obvodu prevádzky Ružomberok, ktorý je začlenený pod Stredisko prevádzky Žilina. Na foto zľava: Jaroslav Lipničan, komandujúci vlakových čiat, Branislav Belák, vedúci audítor, Ladislav Teličák, vedúci ružomerského obvodu prevádzky a Rastislav Šebest, audítor.



A v kancelárii v Liskovej pokračoval audit priamo na vlečke. Zľava: Michaela Paschová, Branislav Belák, Ladislav Teličák, Blanka Cingelová a vzadu Eliška Drengubiaková.

v čase našej návštevy. Táto funkcia zabezpečuje spracovanie všetkých výkonov z prepravnej činnosti ihneď po ich vzniku u zákazníkov bez uzatvorenej dohody o bezhotovostnom styku so ZSSK CARGO a rieši aj úhradu výkonov. Okrem účtovných činností komunikuje so zákazníkmi a informuje ich o cenách a prepravných podmienkach. Dnešná trojica sympatických žien je v Liskovej už zabehnutá a dlhoročné pracovné skúsenosti sú zjavné nielen pri pohotových odpovediach, ale aj pri robote, ktorá im ide ako po masle.

Idyla pri súpise vlaku

Májový takmer letný deň je príjemný aj v koľajisku, nad ktorým sa týčia Nízke Tatry z jednej strany a Chočské vrchy zo strany druhej. V tomto prekrásnom prostredí vyzerá aj súpis vlaku priam idylický, avšak všetci vieme, že nie vždy

je to tak. Počasie je v tomto regióne rôznorodé a chladné zimy, sychravá jeseň a neskorá jar sú samozrejmosťou. A tak je aj rovnaká referentská práca v teréne vždy iná. Na jej nedostatok sa ale sťažovať nemôžu. – **Každý deň je iný, niekedy sa nezastavíme**

a vydýcheme si až na konci zme-ny, - konštatuje dlhoročná referentka technickej kancelárie Blanka Cingelová, ktorá vie v kancelárii aj pri vlaku zastať ktorúkoľvek z potrebných činností. Dnes si už nevie predstaviť, že by mala

pracovať inde, keďže táto práca ju baví. Tri desiatky rokov ju naučili rozmýšľať železničiarcky, a tak ju neodrádza ani odľahlosť vlečky, či vzdialenosť k akýmkoľvek službám. – **Stravu si buď zabezpečujeme individuálne, alebo nám ju dovezie donášková služba**, - hovorí na margo stravovania Blanka. Okrem trojice žien je v službe aj vozmajster, ten je ale v koľajisku, a tak si ešte prezrieme priestory a pomaly sa chystáme rozlúčiť. Pri odchode nám zrak spočinie ešte na parapetoch veľkých starých okien, kde sú položené pásy polystyrénu. Tie slúžia najmä v zime na zabránenie úniku tepla. Výmena okien by iste pomohla nielen zamestnancom, ktorým je tam v zime poriadne chladno,



Rovnako ako služby technickej kancelárie, aj posun je v Liskovej nepretržitý.

ale prispela by aj k šetreniu energií. Požiadavku na riešenie tejto situácie majú majitelia budovy už niekoľko rokov.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: autorka



Medzi vlečkovou koľajou Mondi SCP a koľajou zo železničnej stanice Lisková do Ružomberka je vybudovaný terminál kombinovanej dopravy, ktorý, žiaľ, nikdy neslúžil pôvodnému zámeru.

Referentky technickej kancelárie v Liskovej. Spolu sú v koľajisku len málokedy, v čase našej návštevy urobili výnimku.



Vozňov na agroprodukty je málo v celej Európe

Vojna na Ukrajine výrazne ovplyvnila prepravy tovarov po železnici. Za tri mesiace od jej vypuknutia došlo k zmenám niektorých tovarových tokov, zvýšili sa požiadavky zákazníkov na zabezpečenie prepráv, vozňov a odvoz záťaže. Na to, či čakajú zákazníci dlhšie na nakládku, aká je obratovosť vozňov v prevádzke, ktorých radov vozňov je nedostatok a ako ZSSK CARGO rieši túto situáciu, sme sa pýtali riaditeľa úseku prevádzky Miroslava Hoptu.



- V prvom rade by som chcel podotknúť, že nie je správne hovoriť, že naša spoločnosť má nedostatok vozňov. Podnikateľský plán bol na rok 2022 postavený na výkon prepravy v objeme 30,2 milióna ton. Vychádzali sme z požiadaviek úseku obchodu, za zmluvnených prepráv, prepravných relácií, následne sme naplánovali potrebu vozňov, rušňov a personálu. Za štyri mesiace tohto roka plníme plán vo všetkých komoditách, s výnimkou intermodálu a chémie, ale v tomto prípade ide o relatívne nízke objemy, ktoré plán ovplyvňujú minimálne. Ku koncu apríla prepravila ZSSK CARGO v porovnaní s plánom 452 tisíc ton tovarov navyše. Aj pri porovnaní s výkonmi minulého roka je spoločnosť v pluse okolo 290 tisíc ton. Čísla za máj niekoľko dní pred koncom mesiaca ukazujú, že kumulované zvýšenie objemov nad plán ešte porastie. Takže spoločnosť všetky požiadavky

zákazníkov plní tak ako sú zazmluvnené. To treba zdôrazniť. Na tieto výkony máme zabezpečené vozne na nakládku, HDV aj personál, hoci v prevádzke to býva vzhľadom na slabé dopĺňanie stavov ľudí alebo stav infraštruktúry niekedy napäté. Pokiaľ ide o zvýšené požiadavky na prepravy, ktoré súvisia s vojnou na Ukrajine, môžem potvrdiť, že tieto pokryté nie sú v plnej miere. Naozaj je vysoký dopyt po prepravách agroproduktov z Ukrajiny na západ, respektíve do morských prístavov v Balte, Jadrane a Čiernom mori. Ide o tovary ako potravinárske aj nepotravinárske oleje, kukurica, pšenica a sója. Na tieto prepravy nie je dostatok vozňov v celej Európe. Dopravcovia, železničné spoločnosti, štátni aj súkromní vlastníci vozňov nevedia ich počty zvýšiť z mesiaca na mesiac a dovolím si tvrdiť, že ani z roka na rok. Miera neistoty v súvislosti s vojnou je taká vysoká, že investície do špeciálnych vozňov na prepravy poľnohospodárskych tovarov je vysoko riziková. Väčšie investície sú možné len v prípade dlhodobých záväzných objednávok na viac rokov. Hľadajú sa nejaké náhradné riešenia, ale ich efektívnosť nebude veľmi vysoká. Na sieti v celej Európe nie je toľko vozňov, aby dokázali požadované prepravy tovarov z Ukrajiny realizovať. Žiadne vozne na agroprodukty v podstate nie sú na trhu voľné, nedajú sa prenajať a cena za prenájom vzhľadom na vysoký dopyt stúpa. Kapacity sú vyčerpané. Takže najbližšie mesiace ani nemožno očakávať, že sa podarí splniť všetky očakávania ohľadom prepravy produktov z Ukrajiny po železnici. Aj keď naša spoločnosť, železniční nákladní dopravcovia zo Slovenska i okolitých štátov robíme všetko preto, aby tieto objemy boli

čo najvyššie a podarilo sa nám splniť úlohu zvýšiť vývoz obilia z Ukrajiny. Snažíme sa odstrániť technické aj administratívne obmedzenia, aby sme prepravy urýchlili. Ide napríklad o zníženie času pri technických prehliadkach vozňov, užšiu spoluprácu s orgánmi štátnej správy a podobne. Keď už sme pri vozňoch a pýtate sa na ich obratovosť, tu treba priznať, že je vyššia u vysokostenných vozňov. Dôvodom je, že sa zvýšili požiadavky na dovoz rudy a uhlia najmä z poľských prístavov, čo zasa súvisí s vojnou na Ukrajine a neistotou, že prísun tovarov z východu sa môže hocikedy obmedziť. Prístavy sú plné, na nakládku sa čaká dlhšie, cesta zo severu Poľska na Slovensko je dlhá, preto trvá aj dlhšie, kým vozne dokážeme otočiť. Opäť si ale dovoľím prízvukovať, že zakontrahované objemy a zmluvy plníme.

A chcel by som sa ešte krátko vyjadriť k spolupráci ZSSK CARGO s inými dopravcami. Toto nie je nová situácia, spolupráca trvá niekoľko rokov. Je pravda, že na niektoré výkony si ZSSK CARGO prenájima HDV i personál „súkromníkov“. Za súčasnej situácie to ale nie je inak možné. Naše kapacity sú vyčerpané, máme dlhodobý podstav vlakových čiat, rušňovodičov, takže ak chceme zachovať nadväznosť prepráv, obratovosť vozňov a plniť kontrakty, tak musíme siahť po službách takzvaných spolupracujúcich dopravcov. Je to za obojstranne výhodných podmienok. Odmietam konšpiračné vyjadrenia o tom, že robíme iným firmám službu, nakoľko všetky takéto spoločné prepravy sú posudzované a odsúhlasované osobitne a samozrejme musia byť pre nás rentabilné, za čo zodpovedajú kolegovia z obchodu. Naš prevádzkový personál je nasadený na sto percent, pri dodržaní zákonných ustanovení im nemôžeme zvýšiť úväzky nad rámec povedzme nadčasovej práce.

(1)

ilustračné foto: archív redakcie



Na kontrolu vozňov pribudnú noví vozmajstri

Je streda 11. mája ráno a vo veľkej učebnej miestnosti na poschodí budovy ZSSK CARGO neďaleko rozradovacej stanice na Palackého 21, známej ako STP, teda strediska technických prehliadok, sedí v laviciach trojica adeptov na profesiu vozmajstra. Čaká ich praktická skúška, ktorou sa uzavrie ich takmer dvojmesačný kurz. Na pohľad nie sú nervózni, vedia čo ich čaká, navyše predchádzajúci deň úspešne absolvovali teoretickú časť skúšky.

Špecialista pre školenie a kvalitu Ľudovít Lukáč v úlohe predsedu komisie absolventov kurzu privíta niekoľkými vetami a všetci o chvíľu odchádzajú v oranžových

peľi, takže si ju zopakujú. V ostrej prevádzke nie je čas na improvizáciu, nároky na výkon vozmajstra sú vysoké.

Ako sa dozvedáme, dnešní skúšaní sú bývalí zamestnanci z prekládky v Čiernej nad Tisou, takže nákladný vozeň nevideli na kurze prvýkrát. – Neraz sa nám hlásia ľudia z ulice, ktorí majú snahu rozšíriť si kvalifikáciu, ale nie je ľahké sa do železničnej problematiky dostať, ak nemáte nejaké slušné základy, - podotýka vedúci oddelenia vozňovej služby Pavol Holena. A spomenie aj prípad záujemcu - bývalého kuchára, ktorý to po dvoch týždňoch v kurze radšej vzdal, lebo požiadavky boli

ako, povedzme, pred piatimi rokmi. Došlo k určitému zvýšeniu miezd. No v priemere si vozmajster zarobí za mesiac osemsto eur len vďaka príplatkom za služby cez víkend a nočné, - zmieňuje sa Ľ. Lukáč. Počet prijatých vozmajstrov stačí akurát na doplnenie súčasných stavov. – Prijmeme



Špecialisti pre kvalitu a vzdelávanie Ľudovít Lukáč (vľavo) a František Paľuch (vpravo) začínajú prvého adepta skúšať z praktických znalostí.

výstražných vestách do koľajiska. Tam sú už pripravené vozne, na ktorých adepti preukážu svoje poznatky a schopnosti. Úlohou skúšaných nie je len odhaliť technické chyby na nákladnom vozni, ale najprv vozeň opísať, prezentovať jeho technické parametre, typ stavby, použitie i výskyt najčastejších chýb. Potom prichádza na rad popis modelovej technickej chyby na vozni, postup pri prípadnom vyradení vozna z prevádzky, spôsob hlásenia o nedostatkoch. Popritom treba ešte odpovedať na kontrolné otázky skúšaného. - Praktická skúška trvá pri každom vyše hodiny. Prejdeme viacero vozňov, pri každom sa pristavíme a podrobnejšie sa mu venujeme, - hovorí Ľ. Lukáč. S prípravou týchto frekventantov kurzu je spokojný. Časť svojich znalostí už preukázali v teste a ústnej teoretickej skúške. Žiaľ, ďalší štyria študenti v teste alebo na ústnej časti neus-

vysoké. V tomto kurze vozmajstrov to do skúšky dotiahlo spolu šesť chlapov. Je to málo, ale záujem odráža platové podmienky v tejto profesii na železnici. - Je to lepšie



Podvozok tesne dosadá na kryt pružiny, čo je vážny nedostatok. Vozeň sa musí vyradiť z prevádzky a poslať na opravu.

a vyškolíme nových vozmajstrov a vzápätí nám ten istý počet odchádza do dôchodku, - sťažuje si P. Holena. Kurzy v tomto roku zabezpečili celkovo 13 nových vozmajstrov, ktorí rozšíria rady zástupcov tejto profesie. Najmä v bratislavskej oblasti, kde je ich podstatu najvýraznejší. Držme im palce, aby sa uchytili, práca im išla od ruky a boli spokojní s podmienkami výkonu služby i platom.

Ladislav JANDOŠEK



Poškodená záplata na plachte vozna Shimmns býva častým nedostatkom v prevádzke. Plachty sa trhajú najmä v mieste oka, v ktorom sú spojené s rámom a záplaty dlho nevydržia, ukazuje vedúci oddelenia vozňovej služby Pavol Holena.

Pomoc pri vývoze obilnín z Ukrajiny

V súvislosti s vojnovým konfliktom na Ukrajine došlo od marca k presmerovaniu tovarových tokov, a tým k enormnému navýšeniu požiadaviek na prepravu obilnín a potravinárskych olejov - jednak priamym tranzitom cez Slovensko a rovnako tak aj s potrebou prekládky, respektíve prečerpania v Čiernej nad Tisou a prekladisku v Haniske pri Košiciach.

Aktuálne existuje obrovský dopyt po vozňoch na takéto prepravy, ZSSK CARGO však disponuje len malým počtom vozňov Hadgs a Tdgs. Dopyt teda nedokáže vôbec uspokojiť. Prekládku sypkých obilnín v Čiernej nad Tisou spoločnosť nevykonáva, požiadavky na prepravy v big-bagoch sú zatiaľ bez odozvy zákazníkov. Prečerpávanie olejov potravinárskeho charakteru by sa malo začať v Čiernej nad Tisou o niekoľko týždňov. **- Doteraz realizované prepravy sa uskutočňujú prevažne vo vozňoch súkromných, v menšej miere voľnooběžných,** - informuje o prepravách vedúca skupiny nešpecifikované, potraviny zo sekcie predaja Denisa Peléšková.

Časť prepráv sa realizuje priamym tranzitom z Ukrajiny bez potreby prekládky v súkromných vozňoch normálneho rozchodu (NR). Prichádzajú prevažne z terminálu Batevo na Ukrajinských železničiach. **- Tu by som ešte podotkla, že nie všetci majitelia súkromných NR vozňov súhlasia s ich nakládkou na Ukrajinu, hlavne kvôli obavám z útoku a možnej deštrukcie,** - pridáva podrobnosti D. Peléšková. Už k 25. máju je prevezený objem v tranzite vyšší ako za celý rok 2021, presné čísla uvádzame v tabuľke.

Od marca sa realizujú vo vozňoch širokého rozchodu (ŠR) prepravy potravinárskych komodít z Čiernej nad Tisou, štátna hranica do terminálu kombinovanej dopravy (TKD) Dobrá, kde si prekládku do vozňov NR zabezpečuje zákazník vo vlastnej réžii. Opäť k 25. 5. tento objem predstavovalo celkovo vyše 26 600 ton. V máji prišli aj prvé zásielky do sila v Čiernej nad Tisou, kde je nový majiteľ. Následne sa realizuje vývoz vo

vozňoch NR, tu však už operujú aj súkromní dopravcovia.

Ďalšou oblasťou sú prepravy, ktoré by sa mali realizovať cez prekladisko Interportu v Haniske pri Košiciach. Ide teda o dovoz po ŠRT cez Maťovce a následné vývozy z Veľkej Idy. Doposiaľ ku koncu mája ale k realizácii nedošlo, je to stále v rovine požiadaviek zákazníkov. Ako hodnotí D. Peléšková, k objemom sa zatiaľ ťažko vyjadriť. V každom prípade sú v hre aj súkromní dopravcovia.

Ukrajinci tiež vzniesli požiadavku na dočasné preskladnenie obilnín v silách na Slovensku, no aj inde v Európe. Tu by malo ísť o vozne UZ prevádzované na Ukrajinu. Zatiaľ sú aj tieto prepravy len v teoretickej rovine, pretože takéto vozne sú mimoriadnou zásielkou a musia mať súhlas ŽSR. Taktiež tu vyvstáva potreba dodania spojovacích vozňov zo strany ZSSK CARGO. Samozrejme nie všetci majitelia sil s vlečkou prejavujú záujem.

- V blízkom čase sa má uskutočniť zatiaľ len skúšobná preprava skupiny takýchto previazaných vozňov do sila v Sečovciach, - dodáva D. Peléšková.

Lode tovar neodnesú

Vojna na Ukrajine prekreslila doterajšie smerovanie tovarov. Zmenila sa aj skladba tovarov. Dovoz z Ruska je od začiatku vojny zastavený. Železná ruda z Ukrajiny prúdi do Európy po železnici ďalej a keďže na ukrajinskej strane je dostatok vozňov na jej prepravu a aj dopyt po oceli je vysoký, objemy prepráv sú vyššie ako sa plánovalo. Na druhej strane doteraz obilniny a oleje z Ukrajiny cez Slovensko vôbec nechodili. V opačnom smere začala prúdiť pomoc pre vojnu

zasiahnutý štát.

Loďné trasy, ktorými sa zabezpečoval ukrajinský vývoz potravín pred vojnou, v súčasnosti neexistujú. Riešením nie je ani kamiónová doprava. Jednak kvôli nižšej kapacite, jednak kvôli nedostatku šoférov, keďže muži do 60 rokov nesmú z Ukrajiny odchádzať. A tak aktuálne platí, že inak ako po železnici sa tovary z krajiny nedostanú. Skúšajú sa rôzne alternatívy, trasy a kombinácie dopravy, no ruská vojenská blokáda a zničené ukrajinské prístavy v Čiernom mori v podstate znemožňujú vyviezť obilniny a slnečnicový olej na trhy Afriky a Ázie.

Odhaduje sa, že ani pri maximálnom úsilí a zapojení všetkých kapacít nebude v možnostiach okolitých krajín dostať z Ukrajiny viac ako polovicu surovín určených na export. Problémom je okrem kapacity prekladísk aj nedostatok vozňov - takzvaných zrnovozov a cisterien na olej. Z Ukrajiny je potrebné pritom vyviezť až 50 miliónov ton poľnohospodárskych produktov. Ak sa nenájde riešenie, niektoré krajiny vo svete môžu trpieť hladom. Podľa údajov slovenského ministerstva dopravy sú kapacity prekladísk na východnom Slovensku stále voľné. Rozhodnutie o režime a spôsobe prepravy je však na ukrajinskej strane, keďže sa musia zväziť rôzne trasovania a okolnosti, vrátane možného útoku na hromadné prepravy. Preto tento proces nie je jednoduchý. Ukrajina zabezpečuje 52 percent svetového exportu slnečnicového oleja, 13 percent kukurice a 9 percent pšenice. Od vývozu pšenice z Ukrajiny sú najviac závislé najmä africké krajiny.

(1)

Druh prepravy	železničná stanica odosielacia	železničná stanica určenia	rok výkonu	
			2021	I. - V. 2022
Tranzit	Čierna nad Tisou, štátna hranica.	Bratislava-Petržalka, št. hranica	40 526	44 255
		Čadca, štátna hranica	22 187	25 033
		Spolu	62 714	69 289

Tranzit agroproduktov z Ukrajiny cez Slovensko v roku 2021 a za päť mesiacov 2022. Údaje sú v tonách.

Aj Žilina zažíva nápor, ale kvôli výlukám

V Stredisku prevádzky (SP) Žilina nezaznamenali žiadny výrazný priamy dopad zmien, vrátane zmien záťažových prúdov, súvisiacich s vojnou na Ukrajine. Dopravná a prevádzková situácia je však v obvode aktuálne náročná.



Cez uzol Žilina sú momentálne prechodné iba tri traťové koľaje, čo komplikuje situáciu v doprave.

Cez pohraničnú prechodovú stanicu (PPS) Čadca mierne narástli intenzity dopravy v dôsledku odklonovej vozby, pričom je zaznamenaný zvýšený vývoz najmä rudy smerom na České dráhy. - **Problémy s následnými dopravcami pri vstupe a výstupe vlakov a zásielok vyplývajú predovšetkým z charakteru polozenia PPS Čadca a priechodu Čadca, štátna hranica. Každý vlak na našom území, pri ktorom je ZSSK CARGO preberajúcim či odovzdávajúcim dopravcom, je potrebné spísať a zadať do systému tak, aby bol evidovaný na infraštruktúre ŽSR už od, respektíve po štátnu hranicu,** - približuje aktuálnu prevádzkovú situáciu prednostka SP Žilina Miriam Laššáková.

Rozsiahla výluková činnosť na strane ČD i na strane ŽSR v nadväznosti na prestavbu uzla Žilina, zavádzanie ad hoc

trás a nedostatok hnacích vozidiel nielen v ZSSK CARGO, ale i u následných dopravcov zvyšujú náročnosť práce a tlak na zamestnancov PPS a dispečerského aparátu.

Od 3. mája je opätovne spustený prechod cez PPS Horní Lideč/ Lúky pod Makytou aj pre železničnú nákladnú prepravu. Tento prechod

bol uzatvorený pre

železničnú osobnú i nákladnú dopravu z dôvodu zosuvu svahu pri trati za stanicou Horní Lideč smerom na Vsetín od 11. januára tohto roku. Po obnove trate od 21. apríla bola opätovne spustená len osobná preprava. - **Intenzity na PPS sú nezmenené, porovnateľné s predchádzajúcim obdobím,** - porovnáva prednostka.

PPS nie je obsadená zamestnancami ZSSK CARGO, úkony za stanicu zabezpečujú vozmajstri z pracoviska Trenčianska Teplá a agenti prechodovej kancelárie – v denných zmenách z pracoviska Púchov, v nočných zmenách z pracoviska Čadca. Komerčné spracovanie má pod palcom centrálné komerčné pracovisko v Žiline. Čo sa týka pokrývania objednávok prepravy v posledných dvoch mesiacoch, eviduje SP Žilina značný nedostatok vozňov radu Eas, Eanos na nakládku

dreva a železného šrotu, nakoľko vozne sú prednostne smerované na prekládku do Čiernej nad Tisou na železnú rudu a pelety v tranzite východ – západ. Tiež chýbajú vozne radu Sps a Snps na nakládku dreva, čo je spôsobené dlhým obratom vozňov predovšetkým z cudziny.

- **Nemalým problémom regiónu sú odstavené vlaky - ložené i prázdne,** - prezrádza ďalej M. Laššáková. A dodáva, že vo



Prednostka žilinského strediska prepravy Miriam Laššáková.

všetkých staniaciach, od Čadce cez Žilinu-Tepličku až po Kráľovú Lehotu v smere na východ a až po Trenčín Zlatovce smerom na západ. Spôsobené je to zníženou priepustnosťou tratí z titulu rozsiahlych výlukových prác, nedostatočným preberaním záťaže nasledujúcimi dopravcami, či nedostatkom rušňovodičov a HDV. Na oživovanie vlakov je nutné zabezpečiť vycestovanie vozmajstra, prípadne vlakvedúceho priamo zo zmeny. Ako sme sa ešte dozvedeli, jedinými aktivitami priamo vyvolanými vojnou na Ukrajine v obvode SP Žilina bola nakládka vojenskej techniky v Trenčíne, vykládka tankov v Novom Meste nad Váhom a cvičenia vojska SR v Martine.

Ladislav JANDOŠEK
Foto: sp za



Modernizuje sa nielen koľajisko, ale aj staničná budova.

Nesporné výhody elektronického nákladného listu oceňujú zákazníci i zamestnanci

Pilotný projekt zavedenia elektronického nákladného listu vnútroštátnej prepravy (ďalej len ENL VP) sa začal v novembri roku 2018. Nábeh bol postupný. V prvej fáze boli overované funkcionality len s vybranými zákazníkmi – odosielateľmi vo vybraných staniciach odchodu a príchodu.

V počiatočnej tejto fáze bolo potrebné vyriešiť viaceré problémy, týkajúce sa prenosu všetkých údajov z informačného systému prevádzky (ISP) do SAP, ďalej týkajúce sa úplnosti údajov na ENL VP v pdf formáte, či fakturácie poplatku za predloženie papierového nákladného listu. Tiež sa riešila fakturácia poplatku za vyhotovenie výtlačku ENL z príčin na strane prepravcu a zobrazovanie elektronického nákladného listu spolu s výkazom vozňov v SAP.

Väčšina problémov bola v tejto fáze vyriešená a odstránená. Tie ostatné, ktoré nebolo možné v pilotnej prevádzke odhaliť, sa riešili už počas ostrej prevádzky preprav podaných na ENL VP, ktorá začala 1. januára 2019.

Vďaka výbornej spolupráci medzi metodikmi ISP a SAP, spracovateľmi ENL VP či už na staniciach, respektíve sekcii odúčtovania tržieb železníc (OTŽ) boli aj tieto prvotné prekážky rýchlo a včas odstránené.

Papierové doklady

Teraz s odstupom času môžeme jednoznačne konštatovať, že zavedenie ENL VP bolo veľmi prínosné rozhodnutie, ktoré ocenili, dúfam, aj naši zákazníci, ale predovšetkým zamestnanci ZSSK CARGO, ktorým denne prešli cez ruky desiatky papierových nákladných listov. Životný cyklus každého jedného papierového NL VP začal v prvom kroku u samotného zákazníka a ďalej pokračoval podaním zásielky v stanici odchodu, zaznamenaním základných údajov do ISP, doplnením údajov do ISP počas prepravného procesu, sfinalizovaním údajov v ISP v stanici dodania, transporte spolu s ostatnými súvisiacimi dokladmi na sekcii OTŽ. Tu bolo potrebné zabezpečiť kontrolu už zaznamenaných údajov a doplniť chýbajúce dáta do SAP za účelom zabezpečenia správnej fakturácie všetkých prepravných výkonov. Po zabezpečení týchto činností sa

naš papierový nákladný list ocitol na určitý čas v archívnej skrini na chodbe, prípadne v príručnom archíve v suteréne. V prípade doručenej reklamácie na sekcii OTŽ sa však opäť dostal do rúk zodpovedného zamestnanca počas procesu jej vybavovania. Životný cyklus dokladu sa z nášho pohľadu ukončil až po uplynutí minimálne dvoch rokov od jeho „zrodu“ konečným odvozom a archivovaním v centrálnom externom archíve. Tu však ešte zostáva naďalej uložený po dobu ďalších osem rokov v súlade so zákonom o účtovníctve, zákonom o dani z pridanej hodnoty a registratúrnym poriadkom ZSSK CARGO.

Časové i priestorové úspory

Zavedením ENL VP samotný proces ostal zachovaný, ale ako sa už na modernú dobu patrí, neberieme do rúk papierové doklady, ale pracujeme na úrovni elektronických dát, ktoré nám opäť v prvom kroku zabezpečí samotný zákazník, ale následne sa už dáta chronologicky dopĺňajú do jednotlivých informačných systémov, kde sú aj finálne archivované. Prinieslo nám to úspory na rôznych úrovniach – finančné, časové, ale aj priestorové. Celý proces sa zrýchlil hlavne tým, že nie je nutné čakať na papierové doklady doručené kuriérom, nakoľko dáta sa okamžite prenášajú do SAP. Tým sa zrýchlil aj samotný proces fakturácie prepravných výkonov vo vnútroštátnej preprave.

Naplnilo sme výhody ENL VP využili počas lock downu v rokoch 2020 - 2022, keď zamestnanci sekcie OTŽ mohli zabezpečiť vykonanie všetkých úkonov súvisiacich s fakturáciou bez potreby fyzickej manipulácie s nákladnými listami. Zminimalizoval sa aj výskyt prípadných chýb, ktoré v minulosti vznikali pri prepisovaní údajov zo zákazníkom predloženého papierového NL do informačných systémov ISP a SAP. Zjednodušila sa aj samotná komunikácia

so zákazníkom, nakoľko nie je nutné papierové nákladné listy pri zistení chyby prepisovať na nové, ale oprava údajov sa zabezpečí v rámci on line komunikácie.

Na rade je medzinárodná preprava

So zavedením ENL VP šla ruka v ruke aj elektronizácia iných súvisiacich dokladov, ktoré dnes už tiež nie sú na sekcii OTŽ zasielané v papierovej podobe, respektíve ich tu nie je nutné z ISP tlačiť. Ide hlavne o súpisy vnútroštátnych ukončených preprav, ktoré neobsahujú prílohy, t. j. zahŕňajú výlučne zásielky podané na ENL. Tieto sú v module SAP SD OTŽ zobrazované v elektronickej podobe. Ďalej sú to rôzne sprievodné doklady, ktoré sprevádzajú zásielku až do stanice príchodu, napríklad doklad o pôvode dreva. Tieto prvotné úspechy však nie sú ešte konečné. Pre zabezpečenie úplnej elektronizácie procesu vnútroštátnej prepravy je potrebné doriešiť v ISP korektné zaznamenávanie všetkých vykonaných zmien počas prepravy zásielky do elektronického formulára, napríklad:

- výskrtnutie vozňa z výkazu vozňov pri odstavení počas prepravy z dôvodu prepravnej prekážky alebo technickej chyby na vozni,
- záznam o prekládke zásielky z vozňa do iného vozňa z dôvodu porušenia nakladacích predpisov alebo technickej chyby na vozni,
- záznamy o vykonaní zmeny prepravnej zmluvy.

Výhody elektronizácie v plnom rozsahu zatiaľ môžeme využívať len na lokálnej – vnútroštátnej úrovni. Pre naštartovanie procesu podania, prepravy a dodania zásielok v medzinárodnej preprave na elektronický nákladný list medzinárodnej prepravy je potrebné zabezpečiť množstvo legislatívnych opatrení a súčinnosť všetkých dopravcov, ktorí sa na preprave zúčastňujú. Ale verím, že aj tento proces sa v krátkom čase naštartuje a s jeho výsledkom budú spokojní zákazníci aj samotní dopravcovia.

Andrea KOHÁNYIOVÁ
riaditeľka sekcie OTŽ

KTO NÁJDE, TEN ZÍSKA

Od 1. júna sú vyššie odmeny za získanie nového zamestnanca

- Potreba získať nových zamestnancov najmä na „úzkoprofilové“ profesie v preferovaných regiónoch dáva šancu zamestnancom ZSSK CARGO finančne si prílepiť.
- Odmeníme každého, kto nového zamestnanca získa. Výška odmeny je v závislosti od profesie a regiónu, v ktorom bude náš nový kolega pracovať.
- Podmienky pre vyplatenie odmeny definuje tabuľka a Nariadenie generálneho riaditeľa 8/2021 - Formy motivácie pri získavaní a stabilizácii zamestnancov, účinné od 1. 6. 2022.
- Kontaktné formuláre pre vyplatenie odmien poskytnú spolu s informáciami na oddelení personálnych služieb v jednotlivých regiónoch.

REGIÓN VÝKONU PRÁCE	Profesia získaného zamestnanca	Vyplatenie 1. časti odmeny	Vyplatenie 2. časti odmeny	Odmena spolu
Celá ZSSK CARGO	Rušňovodič	400 EUR	600 EUR	1 000 EUR
Personálna oblasť Bratislava, Žilina	Vozmajster Sprievodca Vlakvedúci	300 EUR	450 EUR	750 EUR
Personálna oblasť Bratislava, Žilina	Robotníci Prevádzkoví THZ na Ú20 a Ú40	250 EUR	350 EUR	600 EUR
Ostatné personálne oblasti	Vozmajster Sprievodca Vlakvedúci	200 EUR	300 EUR	500 EUR
Ostatné personálne oblasti	Robotníci Prevádzkoví THZ na Ú20 a Ú40	200 EUR	200 EUR	400 EUR
Celá ZSSK CARGO	Administratívne pozície	150 EUR	150 EUR	300 EUR

Vyplatenie 1. časti odmeny: po uplynutí skúšobnej doby

Vyplatenie 2. časti odmeny: po 6 mesiacoch alebo po úspešnom získaní odbornej spôsobilosti a súčasne po uplynutí skúšobnej doby THZ – technicko-hospodárski zamestnanci

Ú20 – úsek prevádzky

Ú40 – úsek služieb ŽKV

Sekcia riadenia ľudských zdrojov



V tajomnom prostredí tunelov údolím Hornádu

Uvedenie do prevádzky posledného úseku 150-ročnej Košicko-bohumínskej železnice (KBŽ) oslávili železničari a fanúšikovia železníc v sobotu 14. mája 2022. Sprevádzkovanie najnáročnejšieho úseku trate Kysak - Spišská Nová Ves si pripomenuli mimoriadnymi nostalgickými jazdami v čele s nedávno zrekonštruovanou bobinou. Železničný klub Tatran zorganizoval akciu s názvom - S bobinou údolím Hornádu, ktorá mala obrovský úspech. Pripísať si ho mohli členovia klubu nielen za výbornú organizáciu, ale aj za skvelú pripravenosť podujatia, čo ocenili malí i veľkí návštevníci.

Bobina v hlavnej úlohe

Na trase Poprad-Tatry – Spišská Nová Ves – Margecany – Kysak a späť odviezla vlaky nablýskaná 65 ročná dáma E499.062 aj so slávnostnou výzdobou. Súpravu tvorili tri príviesné vozne radu Ci z čias Rakúsko-Uhorska, ktoré mali Bobiňáre (tak členov klubu familiárne voláme) požičané z Tisovca od združenia Zubačka. Kvôli veľkému záujmu verejnosti bola súprava v niektorých úsekoch posilnená aj o dva súčasné osobné vozne. V Margecanoch, na železničnej zastávke, bývalej zastávke v Rolovej Hute - oficiálne otvoril slávnostné podujatie starosta obce Margecany Igor Petrik krátkym príhovorom. Súčasne tu odhalili aj pamätnú tabuľu, ktorá bude pripomínať 150. výročie otvorenia najnáročnejšieho úseku KBŽ. Nechýbal ani kultúrny program, minivystavka kresieb domácich školákov

či ochutnávka margecianskych špecialít.

Zážitky v tuneloch

Košicko-bohumínska železnica sa stala nosnou dopravnou tepnou severnej časti vtedajšieho Uhorska, priniesla technický, kultúrny i ekonomický rozvoj a prispela k vzdelanosti. Po vzniku Československa a poštátnení trate sa začala KBŽ modernizovať. Medzi kľúčové rozhodnutia patrí napríklad zdvojnásobenie a výstavba novej trasy v údolí Hornádu medzi Margecanmi a Kysakom. Dnes vnímame ako samozrejmú, že vlaky prechádzajú cez Bujanovský tunel, no vždy tomu tak nebolo. Pôvodná trasa je zabudnutá, ale veľmi pekná. V starom Margecianskom tuneli sa v sobotu 14. mája krstila kniha o histórii Košicko - bohumínskej železnice. Autor Peter Šimko so starostom obce knihu uviedli do života v tajomnom prostredí starého,



Starý Margecianský tunel bol v sobotu 14. mája dejiskom krstu knihy o histórii Košicko-bohumínskej železnice a vchodový portál lákal malých aj veľkých návštevníkov.



Začalo to v Spišskej Novej Vsi.

na túto výnimočnú príležitosť vysvieteného Margecianskeho tunela. Spoluautorom knihy je aj Tomáš Chovanec, predseda klubu Tatran, ktorý bol počas akcie rušňovodičom v bobine. Aj ďalší spoluautor Marián Dujnič sa podujatia zúčastnil osobne a akciu prežíval predovšetkým prostredníctvom objektívu. Rovnako ako mnohí ďalší fotografi a priaznivci železnice.

- Zlatým klincom a najžiadanejším bodom osláv bola jazda expedičných vlakov s komentovanou prehliadkou technických zaujímavostí súčasného Bujanovského tunela, ktorú sme pre veľký záujem museli zopakovať dvakrát, - uviedol Tomáš Chovanec, predseda OZ Tatran a rušňovodič.

A že na trase Margecany - Kysak a späť to bol naozaj skvelý zážitok, môžeme len potvrdiť. Pre dokonalý výhľad na objekty situované na južnej strane tunelovej rúry boli jazdy organizované vždy proti správnejmu smeru po druhej traťovej koľaji a zapnuté bolo stropné osvetlenie. Profesionálny výklad Bobiňáre zabezpečili

megafónom z okna rušňa. Jazda 3410 metrov dlhým tunelom s prestávkami pri oddielovom návěstidle automatického bloku, dopravnej štôlni, zmene prierezu tunelovej rúry, skladovej komore či vetracej šachte trvala asi pol hodinu.

V závere sa žiada okrem poďakovania za výnimočný zážitok a skvelú organizáciu azda iba skonštatovať, že takéto podujatia majú obrovský význam. Oslovia množstvo mladých ľudí a okrem toho, že železnici prezentujú ozajstní nadšenci, tak mladí sprievodcovia v dobových uniformách o trati, rušni, vozňoch, regióne počas jazd informujú, vysvetľujú a približujú tak železniciu a jej význam všetkým zúčastneným. Bobiňare, tleskame a tešíme sa na ďalšiu akciu!



Zlatým klincom a najžiadanejším bodom osláv bola jazda expedičných vlakov s komentovanou prehliadkou technických zaujímavostí súčasného Bujanovského tunela.

Návrat strateného syna

Odvezte sa mimoriadnym historickým fotovlakom ťahaným 30-ročným jubilantom po najkrajších stredoslovenských tratiach z Margecian do Tisovca. Takto znela výzva aj pre fotografy na možnosť vyhotoviť neopakovateľné zábery v nedeľu 15. mája. Foto-zastávky na kultových miestach pod Ostrou skalou, na Chmároške, Telgártskej slučke či Čertovom viadukte si nakoniec vychutnala len malá skupina.



Na tridsiate narodeniny opäť doma. Foto: Maroš LESŇÁK

Išlo o jazdu rušňa 731.034 z flotily ZSSK CARGO, ktorý historické vozne viezol po oslavách 150. výročia KBŽ domov - do Tisovca. Zaujímavým príbehom je fakt, že tieto rušne oslavujú v tomto období 30 rokov a na Slovensku boli prvé dodané dva kusy určené práve pre depo v Tisovci, kde 731.034 a 731.033 pôsobili takmer päť rokov. Útlm nákladnej dopravy bol v roku 1999 dôvodom, že favority boli predisponované do Spišskej Novej Vsi, kde jazdia doteraz.

Prezývku favorit dostali podľa vtedy vyrábaného, moderného a obľúbeného osobného auta Škoda Favorit. V Česku ich volali aj „špagety“ podľa nízkych a dlhých kapôt pretiahnutého tvaru a miestne

čaty v údolí Popradu „sedemtrijednotkám“ dali meno „Sandokan“. Návratom strateného syna bola jazda favorita zo Spišskej Novej Vsi do Tisovca a späť počas druhého májového víkend.

Favorit pred víkendom Bobiňare „nahodili“ do sviatočného šatu. Z radov ZSSK CARGO majú nielen členov klubu, akým je rušňovodič Dávid Galuš (vpravo), ale aj sympatizantov a pomocníkov akým je majster opráv EH Ján Novotný (v strede), obaja z RD Spišská Nová Ves. Vľavo Tomáš Chovanec, rušňovodič, predseda klubu Tatran.
Foto: Ján BULIAK



Pod Ostrou skalou zachytil jazdu favoritom do Tisovca Timotej GRUCHALÁK.

Tridsiate narodeniny rušňov 731 zapadli do mozaiky mimoriadnosti a nevšednosti zaujímavej akcie.

Dana SCHWARTZOVÁ

Foto: autorka a archív klubu Tatran





PONÚKANÉ SLUŽBY / OFFERED SERVICES

PREKLÁDKA SYPKÝCH SUBSTRÁTOV - plne automatizovaná priama prekládka z vozňov rozchodu 1520 mm do vozňov rozchodu 1435 mm na pracoviskách Prekládkový komplex Východ a Prekládkový komplex Západ, v zimných mesiacoch aj s možnosťou aplikácie technickej kvapaliny pre obmedzenie zamrzania tovaru pri následných prepravách

PREKLÁDKA KUSOVÝCH TOVAROV - priama prekládka z vozňov rozchodu 1520 mm do vozňov rozchodu 1435 mm, prekládka z a na cestné motorové vozidlá na pracovisku Východná rampa Portál

INTERMODÁLNA PREKLÁDKA - priama a nepriama prekládka intermodálnych jednotiek na pracovisku Terminál kombinovanej dopravy Dobrá

PRESKLADNENIE TOVAROV - nepriama prekládka sypkých a kusových tovarov s ich krátkodobým preskladnením tovarov a dočasné skladovanie intermodálnych jednotiek v colnom režime

ROZMRAZOVANIE SYPKÝCH SUBSTRÁTOV - rozmrazovanie sypkých substrátov v zimnom období

NÁKLADNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA - prenájom hnacích koľajových vozidiel radov 183, 240 a 131, realizácia dopravných výkonov prostredníctvom dcérskych spoločností INTER CARGO Sp. Z o. o. v Poľsku a LOKORAIL a. s. v Českej republike, poskytovanie servisu, konzultačnej a poradenskej činnosti v oblasti opráv hnacích koľajových vozidiel

TRANSSHIPMENT OF BULK SUBSTRATES - fully automated direct transshipment from 1,520 mm gauge wagons to 1,435 mm gauge wagons at the workplaces of the Transshipment Centre East and the Transshipment Centre West; in the winter months also with the possibility of applying a technical fluid to prevent goods from getting frozen during subsequent transport

TRANSSHIPMENT OF PIECEMEAL GOODS - direct transshipment from 1,520 mm gauge wagons to 1,435 mm gauge wagons, transshipment from and onto road vehicles at the East Ramp - Gantry Crane

INTERMODAL TRANSSHIPMENT - direct and indirect transshipment of intermodal units at the combined transport terminal Dobrá

STORAGE OF GOODS - indirect transshipment of bulk and piecemeal goods with short-term storage of goods and temporary storage of intermodal units placed under a customs procedure

DEFROSTING OF BULK SUBSTRATES - defrosting of bulk substrates in the winter season

RAIL FREIGHT TRANSPORT - rental of locomotives of the series 183, 240 and 131, performance of transport services through the subsidiaries INTER CARGO Sp. Z o. o. in Poland and LOKORAIL a. s. in the Czech Republic, provision of repair and maintenance, consulting and advisory services regarding locomotives

Nové označovanie rušňov po roku 1987

Kryšpínove označovanie rušňov sa v Československu používalo do konca roku 1987. V súvislosti s nástupom počítačovej techniky a elektronickej evidencie železničných vozidiel prijala Medzinárodná železničná únia (UIC) už v sedemdesiatych rokoch 20. storočia zásadu, podľa ktorej sa naďalej mali označovať všetky železničné vozidlá výlučne číselným kódom.

Od roku 1988 na tento systém prešli i Československé železnice. Nové označenie obsahovalo sedem číslic: prvé dve trojice sú oddelené medzerou a siedma, takzvaná kontrolná číslica, je oddelená pomlčkou. Všetky číslice majú rovnakú veľkosť.

Dešifrujeme a počítame

Prvá číslica označuje trakciu a typ železničného koľajového vozidla:

- 1 – elektrické HDV pre jednosmerné prúdové sústavy a akumulátorové HDV,
- 2 – elektrické HDV pre striedavé prúdové sústavy,
- 3 – elektrické HDV dvoj a viacsystemové,
- 4 – elektické motorové vozne a jednotky pre jednosmerné prúdové sústavy,
- 5 – elektické motorové vozne a jednotky pre striedavé prúdové sústavy,
- 6 – elektické motorové vozne dvoj a viacsystemové.
- 7 – motorové HDV,
- 8 – motorové vozne a jednotky,
- 9 – riadiace vozne,
- 0 – vložené a príviesné vozne.

Druhá a tretia číslica vyjadrujú tzv. konštrukčnú skupinu.

Štvrtá až šiesta číslica reprezentuje jedinečné inventárne číslo ŽKV. Pre rozchod iný ako 1435 mm sa používa nasledujúce trojčísle:

Pre rozchod 1520 mm – počnúc číslom 801,
pre rozchod 760 mm – počnúc číslom 901,
pre rozchod 1000 mm – počnúc číslom 951.

Siedma číslica slúžila na overenie správnosti pri zadávaní celého čísla do počítača.

Táto tzv. kontrolná číslica sa vyráta tak, že sa číslice v nepárnych pozíciách násobia číslom 1 a v párnych číslom 2 (ak je súčin väčší ako 10, jednotlivé číslice súčinu sa priebežne spočítajú). Všetko sa to spolu zráta a kontrolná číslica predstavuje rozdiel medzi celkovým súčtom a najbližšou vyššou desiatkou. Ak je výsledok rovný celej desiatke, je kontrolnou číslicou nula.

Príklad: pre rušeň 383 203 - X platí:

$$\begin{aligned} 1 \times 3 &= 3 \\ 2 \times 8 &= 16 \rightarrow 1+6 = 7 \\ 1 \times 3 &= 3 \\ 2 \times 2 &= 4 \\ 1 \times 0 &= 0 \\ 2 \times 3 &= 6 \end{aligned}$$

Súčet = 23

Odpočítame od najbližšej desiatky, t. j.

$$30-23 = 7.$$

Celé číslo tohoto Vectronu teda bude 383 203-7.

Dnes je tento "kód" súčasťou nového dvanásťmiestneho medzinárodného číselného označenia.

Označovanie TSI

V krajinách EÚ je označovanie ŽKV upravené rozhodnutím Európskej komisie z roku 2006 (2006/920/ES – TSI, subsystém prevádzka a riadenie dopravy). Ide o prevzatie a rozšírenie predchádzajúceho dvanásťmiestneho systému podľa UIC.

Pre vozidlá v kategórii HDV platí, že 1. a 2. číslice označuje typ vozidla (9x). 3. a 4. číslice určuje kód krajiny (56 pre Slovensko) a 5. číslica je doplnková, tak aby kontrolný súčet 12- aj 7-miestneho označovania bol rovnaký (preto stačí rátať len z klasickej "sedmičky"). Ostatných 7 číslic je bežné označenie, ktoré sme si vysvetlili vyššie.

Prvých päť číslic má tento význam:

90 56 2 iné hnacie vozidlo (historické),

91 56 6 elektrický rušeň,
92 56 1 motorový rušeň,
93 56 5 vysokorychlostná elektrická jednotka,
94 56 0 elektrická jednotka (okrem vysokorychlostných),
95 56 7 dieselová motorová jednotka (len pre potreby evidencie, keďže sa podľa pravidiel EÚ sa nemôže použiť 9, ktorá by zodpovedala skutočnému kontrolnému súčtu),
96 56 4 príviesné/riadiace vozne k motorovým vozňom,
97 56 8 posunovací elektrický rušeň,
98 56 3 posunovací dieselový rušeň.

Pri kontrolnom prepočte, t. j. výpočte dvadsiatej číslice (s výnimkou vlakov 95567) sa tentoraz začína s násobením 2.

$$\begin{aligned} 2 \times 9 &= 18 \rightarrow 1+8 = 9 \\ 1 \times 1 &= 1 \\ 2 \times 5 &= 10 \rightarrow 1+0 = 1 \\ 1 \times 6 &= 6 \\ 2 \times 6 &= 12 \rightarrow 1+2 = 3 \\ 1 \times 3 &= 3 \\ 2 \times 8 &= 16 \rightarrow 1+6 = 7 \\ 1 \times 3 &= 3 \\ 2 \times 2 &= 4 \\ 1 \times 0 &= 0 \\ 2 \times 3 &= 6 \end{aligned}$$

Súčet = 43

Odpočítame od najbližšej desiatky, t. j. 50-43 = 7.

Pred týmto číslom sa uvádza krajina registrácie a kód držiteľa HDV. Teda celé označenie vyššie uvedeného Vectronu bude: SK ZSSKC 91 56 6 383 203-7.

(r)

Kontrolná číslica Vectronu 383 203- je 7.



Leto plné akcií

JÚN

4. 6.

Deň detí pod tunelom (Humenné – Medzilaborce, št. hr. a späť, motorový vozeň M 152.0004 Stakčinska strela) facebook.com/pzshe, 057 229 6123

4. 6.

MDD jazda s Albatrosom do Smoleníc (Bratislava – Galanta – Leopoldov – Trnava – Smolenice – Kúty – Bratislava, parný rušeň 498.104 Albatros a motorový rušeň T 478.1201 Cecaňa) albatrosklub.sk, 0907 244 150

7. 6.

Na bicykli pre deti (Košice – Medzev a späť, motorový vozeň M 152.0450 Orchestrion) detskazeleznica.sk, 0905 496 426

10. – 12. 6.

Vlakom okolo Tatier (Prievidza – Vrútky – Spišská Belá – Štrba – Spišská Nová Ves – Štrba – Vrútky – Prievidza, motorový vozeň M 152.0626 Orchestrion) 464001.sk, 0911 400 272

11. – 12. 6.

Javorník (Bratislava hl. st. – Olomouc – Javorník a späť, parný rušeň 498.104 Albatros a motorový rušeň T 478.1201 Cecaňa) albatrosklub.sk, 0907 244 150

18. – 20. 6.

Cecaňou za pamiatkami UNESCO (Bratislava – Šurany – Zvolen os. st. – Plešivec – Košice – Prešov – Plaveč – Poprad – Tatry – Žilina – Bratislava, motorový rušeň T 478.1201 Cecaňa) albatrosklub.sk, 0907 244 150

18. 6.

130 rokov trate Kežmarok – Spišská Belá (Poprad-Tatry – Spišská Belá – Kežmarok – Spišská Belá – Poprad-Tatry, parný rušeň 477.013 Papagáj) kzhv.eu, 0903 442 567

19. 6.

Tatranský okruh (Liptovský Mikuláš – Tatranská Lomnica – Štrba a späť, elektrický rušeň E 499.062 Bobina a motorový rušeň 731.053 Favorit) facebook.com/klubtatan, 0911 362 001

25. – 26. 6.

RENDEZ 2022 – 22. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel v Železničnom múzeu Bratislava východ (výstava železničných vozidiel so zahraničnou účasťou, parné a motorové vlaky v Bratislave a okolí, vozenie na stanovišti rušňa a drezinách, sprievodný program) zelednicnemuseum.sk, 02 2029 7296



JÚL

1. – 3. 7.

Hoštice u Volyně (Bratislava hl. st. – Kúty – Vimperk – Hoštice u Volyně a späť, motorový rušeň T 478.1201 Cecaňa) albatrosklub.sk, 0907 244 150

2. 7.

Vlakom za pokladom Abova (Košice – Moldava nad Bodvou – Medzev a späť, motorové vozne M 152.0450 a M 152.0625 Orchestrion) detskazeleznica.sk, 0905 496 426

5. 7.

Cyklojazda (Vrútky – Kráľova Lehota a späť, motorový vozeň 811.016 Beátka) kzmvrutky.eu, 0902 174 621

9. – 10. 7.

Európske ľudové remeslá (Poprad – Kežmarok a späť, parný rušeň 477.013 Papagáj a motorový rušeň T 478.3300 Okuliarnik) kzhv.eu, 0903 442 567

23. 7.

Cesta do praveku (Košice – Nižná Myšľa a späť, motorové vozne M 152.0450 a M 152.0626 Orchestrion) detskazeleznica.sk, 0905 496 426

23. – 24. 7.

Anenská púť (Trenčianska Teplá – Nemšová – Lednické Rovne a späť, motorové vozne M 131.1443 Hurvínek a M 152.0160 Orchestrion) spdz.estranky.sk, 0907 162 963

29. 7.

Prázdninová jazda (Zvolen os. st. – Banská Bystrica – Mlynky a späť, motorový rušeň T 478.3109 Okuliarnik) kht.sk, 0907 145 080

30. 7.

Letný parný deň v Železničnom múzeu Bratislava východ (parné a motorové vlaky v Bratislave a okolí, sprievodný program) zelednicnemuseum.sk, 02 2029 7296

30. 7.

Výletné jazdy do Radošiny (Trenčianska Teplá – Chynorany – Zbehy – Radošina – Zbehy – Leopoldov – Trenčianska Teplá, motorový vozeň M 152.0160 Orchestrion) spdz.estranky.sk, 0907 162 963

Foto mesiaca

Podaril sa vám zaujímavý záber, odfotografovali ste netradičné miesto, alebo aj celkom tradičné a fotografia sa vám páči?

Zašlite nám ju do redakcie, prípadne aj s krátkym komentárom a my ju na tomto mieste radi zverejníme. Vaše zábery nám zasielajte v jpg. alebo gif. formáte s rozlíšením 1200 x 2000.

Dnes sme vybrali fotografiu **Dávida GALUŠA**, ktorý na Štrbe zachytil netradičnú situáciu, keď dieselový rušeň ZSSK CARGO realizoval postrk vlaku osobnej dopravy. Bolo to z dôvodu napäťovej výluky v úseku Poprad - Svät, kde prebieha modernizácia.



Zahraničné parné rušne na slovenských železničiach

V ďalšej časti nášho seriálu si predstavíme rad rušňov, ktorý mal na Československých štátnych dráhach (ČSD) označenie 363.0. Tento rad tvorilo desať rýchlikových lokomotív, ktoré pôsobili v osobnej doprave v období Československej republiky (1918), keď jej súčasťou bola aj Podkarpatská Rus.

ČSD 363.0

Začiatky na trati Praha – Brno

Lokomotívy vyrobila viedenská lokomotívna fabrika Rakúskej spoločnosti štátnych železníc (StEG) v roku 1908 ako rad 36. StEG ich nasadila na dopravu rýchlikov medzi Prahou a Brnom. Po zoštátnnení StEG a prevzatí prevádzky Rakúskymi štátnymi železnicami (kkStB) ich preznačili na rad 211. Lokomotíva sa vydarila, mala mnohé pokrokové prvky a výkon 1 100 koní. Jej pojazd tvorili tri spriahnuté kolesá s priemerom 1 800 mm, z ktorých prostredné bolo hnacie a vpredu otočný podvozok s dvomi pármí kolies priemeru 995 mm. Pri skúšobných jazdách rýchlomer ukázal 112 km/h, ale v prevádzke mala dovolenú rýchlosť len 90 km/h. Hmotnosťou na os 13 t vyhovovala aj pre hlavné trate s menej únosným zvrškom. Lokomotíva si v pripojenom tendri viezla 7,6 m³ uhlia a 12 000 litrov vody.

Vo výhrevni Košice

Po vzniku Československej republiky v roku 1918 tieto rušne ešte dva a pol roka patrili Rakúsku, kým ich na základe dohôd o rozdelení rušňového a vozňového parku bývalého Rakúsko-Uhorska medzi nástupnícke štáty prevzali ČSD. Pravdepodobne onedlho po ich príchode do ČSR, asi v polovici roku 1921, ich ministerstvo železníc prideliло Výhrevni Košice. Na východe, kde bol na začiatku dvadsiatych rokov nedostatok rušňov, znamenali veľkú pomoc. Výhrevňa Košice ich používala na rýchliky a osobné vlaky na trati Košice – Kráľovo nad Tisou na Podkarpatskej Rusi. V prípade potreby vypomáhali aj na trati z Košíc do Spišskej Novej Vsi.

Odovzdané maďarským železničiam

Po Viedenskej arbitráži v roku 1938 najskôr zostali na slovenských tratiach, ale po anexii Karpatskej

Ukrajiny Maďarskom v marci 1939 si na všetky rušne 363.0 robili nárok Maďarské štátne železnice (MÁV). Aké bolo pozadie dohody o ich odovzdaní,

ČSD. Zaujímavé je, že sa československý majetok po anulovaní Viedenskej arbitráže k nám nevrátil úplne. MÁV až do zrušenia v päťdesiatych



Lokomotíva, ktorá mala na ČSD označenie 363.010. Po odovzdaní MÁV dostala tabuľky s číslom 329.503 a patrila k tým, ktoré sa po vojne nevrátili Československu. MÁV ju prevádzkovali od marca 1939 do konca roku 1961. Na fotografii je zachytená s tendrom, ktorý nie je pôvodný, ale dostala ho až na MÁV. (Foto je zo zbierky Josefa Motyčku.)

nevieme, ale faktom je, že Slovenské železnice si zo svojho stavu posledný odovzdaný rušeň tohto radu odpísali v septembri 1939. V závere druhej svetovej vojny nemecká armáda počas svojho ústupu zapriahala naše rušne na svoje transporty, a preto sa niekedy zatúlali ďaleko od svojich domovských výhrevní. Návrat rušňov na vlastnícke železnice sa komplikoval nedostatčnou medzištátnou spoluprácou, keďže pri nedostatku rušňov sa každá železničná správa snažila, aby jej ich zostalo čo najviac.

Koniec na Slovensku a v Maďarsku

Tri rušne (č. 6, 8, 9) po vojne zostali v Československu, štvrtý (č. 7) v marci 1948 poľské železnice (PKP) vrátili

a šesťdesiatych rokoch využívali päť rušňov (č. 1, 2, 3, 5, 10), ktoré už pri prevzatí v roku 1939 preznačili na rad 329. 5. Rušne ČSD 363.0 skončili svoju kariéru na Slovensku, posledný bol zrušený v marci 1957 v Nových Zámkoch. Lokomotívu 363.009 po zrušení v marci 1953 ČSD predali závodu ČKD v Martine, kde pravdepodobne niekoľko rokov slúžila ako vykurovací kotol.

Juraj ĎURČEK

Použitá literatúra:

BEK, Jindřich. Atlas lokomotiv. Svazek 3. Str. 62 NADAS Praha.

Motyčka, Josef. Encyklopedie železnice. Parní lokomotivy ČSD (4). CORONA.

Obehy rušňov RŠŽ Košice platné od 15. 5. 1938.



Foto: Maroš LESŇÁK

Tridsaťročný favorit s tromi historickými vozňami radu Či z čias Rakúsko-Uhorska a služobným vozňom Daa-k na krásnom železničnom skvoste – Telgártskom viadukte.