

ŽELEZNIČNÁ

revue

Ročník XII
3 – 4/2018

December 2018

Cena: 6,00 €
Predplatné na rok:
10,20 €

Časopis o železničnej doprave a priemysle

Tatranské Trojča č. 9 uniklo krutému osudu



**Terminál v Teplicke
dostane nájomníka**

**Cargo má nové vectrony,
zaplatí menej ako ZSSK**

Eurostar si najal Peppera

**Twindexxy SBB sa ešte
nezbavili problémov**

**Astra kúpila dánske vlaky
a obsluhuje ďalšie trasy**

Boli sme na InnoTranse

ISSN 1337558-X



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



STADLER

Spoločnosť **Stadler Rail A.G.** je významným výrobcom koľajových vozidiel pre železničnú a mestskú hromadnú dopravu. Ako súčasť divízie Centrálna Európa sa na ich vývoji podieľa i pražská konštrukčná kancelária **Stadler Praha, s. r. o.**

V rámci súčasného dynamického rozvoja spoločnosti predpokladáme posilnenie nášho kolektívu o ďalších pracovníkov. Predpokladom je vysokoškolské vzdelanie technického zamerania a dobrá znalosť nemeckého alebo anglického jazyka.

Novým spolupracovníkom ponúkame samostatnú tvorivú prácu v mladom kolektíve na domácich i zahraničných projektoch s možnosťou ďalšieho osobného rozvoja.

V NAŠICH RADOCH RADI PRIVÍTAME



- ▶ konštruktérov mechanických častí vozidiel
- ▶ konštruktérov elektro
- ▶ technických vedúcich projektov
- ▶ absolventov technických študijných odborov

Stadler Praha, s. r. o., Kutvirtova 339/5, 150 00 Praha 5, tel.: +420 257 404 900

www.stadlerrail.com

e-mail: Stadler.Praha@stadlerrail.com

Termin redakčnej uzávierky: 28. decembra 2018



Railjet: raňajky v Bratislave...

Slovenská metropola má od 9. decembra nový rýchlovlak Railjet xpress (RJX 160/167), ktorý jazdí cez Viedeň, Salzburg a Innsbruck do Zürichu. Spojenie prevádzkujú rakúske železnice ÖBB v spolupráci so Železničnou spoločnosťou Slovensko.

5



Aby bol projekt metra priechodný...

Podzemná dráha, rýchlodráha alebo metro sú rôzne názvy pre ten istý dopravný systém, ktorý sa v Bratislave začal stavať dvakrát. Dodnes sa ním nezvezieme, lebo stavba nebola dokončená. My sa pozrieme do zákulisia tohto málo známeho projektu.

46 – 51



Rýchlovlakom aj v Maroku

Afrika má prvú vysokorýchlostnú vlakovú linku. Marocké železnice ONCF ju prevádzkujú pod obchodnou značkou Al boraq. Francúzske poschodové rýchlovlaky Avelia Euroduplex spájajú Tanger, Kenitru, Rabat a Casablancu (323 km). Celú trasu prejdú za 2:10 hodiny.

13



Od druhej svetovej vojny do konca roku...

Z 3506 kilometrov železničných tratí na Slovensku bolo na konci 2. svetovej vojny zničených 2490 kilometrov, pričom zvyšné trate netvorili súvislú sieť. Ťažko bol decimovaný vozidlový park. Zo 665 parných rušňov bolo k dispozícii len 22.

54 – 60



Okná prerábajú aj v Číne. Na dotykové...

Debut čínskych firm na veľtrhu InnoTrans mal ešte jednu hviezdu – prototyp čelného vozňa nového vlaku pre plne automatizované metro 3. generácie Cetrovo. Vo vlaku budú „zázračné“ okná, ktoré sa môžu premeniť na dotykové obrazovky.

28



Trať mládeže postavili brigádnici v Údolí...

Pri spriemyselníovaní Slovenska a plnení úloh prvej päťročnice mali veľký význam stavby mládeže. Prvou bola Trať mládeže z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice. Priemerný vek brigádnika bol 19,5 roka. Približne jednu tretinu tvorili dievčatá.

61

Snímka na obálke Dávid GALUŠ



Berlínske dumky

Vždy, keď príde reč na nové dopravné technológie ako Hyperloop alebo Skyway, treba si spomenúť na príbeh Modry, ktorá odmietla výstavbu konskej železnice z Bratislavy do Trnavy a túto chybu sa jej už nikdy nepodariť napraviť. Potom je tu však aj iný slovenský príbeh. Verejná zbierka na Alweg vo Vysokých Tatrách. Alweg sa síce nepostavil, ale vyzbierané peniaze už darcovia nikdy neuvideli.

Našťastie, posledný veľtrh InnoTrans v Berlíne ponúkal aj menej zložitú dumku. Videli sme tam vlaky, v ktorých musíte sedieť ako schúlenný zajac so stiahnutými labkami, ale aj víziu regionálneho vlaku, v ktorom si môžete poležať. Nie je ťažké si domyslieť, ktorým smerom sa budú dopravcovia viac uberať. Ukázal to aj náš národný.

Čoraz viac miest a regiónov v Európe rozmýšľa aj o zelených vlakoch a električkách. Hlavne výrobcovia v Nemecku môžu pritom využívať rôzne granty, ktoré majú podporiť inovácie a ich rýchlejšie zavádzanie do praxe. Hybridné či vodíkové vlaky síce nebudú lacnejšou investíciou. Pomôžu však utíšiť výčitky nášho svedomia, že svojim neustále sa zvyšujúcim konzumom podkurujeme seba i našej planete.

Veľkú tému predstavuje digitalizácia dopravy a autonómne vozidlá. Podozrivé je len to, že mnohé železnice zároveň snívajú o tom, ako sa strasú rušňovodičov, s ktorými sú vždy len problémy. Raz štrajkujú, lebo chcú väčšie platy alebo iné benefity. Inokedy je ich nedostatok, lebo len málokto chce robiť túto robotu.

Riaditeľom by však chcel každý. Aj rušňovodič. Dokonca by si na riaditeľskej stoličke porádil lepšie ako bársktorý riaditeľ na stoličke rušňovodiča. Aj preto, keď sa začali písať železničné dejiny, mal rušňovodič väčší plat ako riaditeľ. Niečo sa pokazilo, len to nikto nechce pomenovať.

Ekonomika rastie, štát rôznymi opatreniami zvyšuje mzdy v podnikateľskom sektore a ich daňovo-odvodové zaťaženie, ale keď železničníari pýtajú od neho viac peňazí kvôli novým príplatkom či dovolenkovým poukazom, je hluchý a slepý. Vidí dost rezerv, kde sa dajú na železnici hľadať peniaze. Najjednoduchšie bude ďalšie kolo prepúšťania.

Na železnici sa však realizujú racionalizačné opatrenia prakticky nepretržite tri desaťročia. Rúbe sa však na najnižších poschodiach, zatiaľ čo riaditelia behajú po benzínových pumpách s plniakom naplneným 300-tisíc eurami.

D. Galuš