

ŽELEZNIČNÝ

Február 2008



# Spomienkafor

2

ROČNÍK XVIII.



Foto: Štefan MORÉ



*Železničná stanica  
v ružovej záhrade*



*Deň plný  
spomienok*



*Tvár ŽSR 2008*

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



## Rešpektujte sa

Pri mojom ostatnom rozhovore so skúseným manažérom a predovšetkým železničným odborníkom som si zapamätala zopár zaujímavých myšlienok. Jedna sa mi páčila najviac. Bola o rešpekte, strachu a ľuďoch. Je mnoho ľudí, ktorí si rešpekt získavajú tým, že naháňajú iným strach. Často je to iba vonkajšími znakmi, výrazom, mimikou. A ak sa k nevlúdnu pohľadu pridá aj nahnevávaný hlas či gesto... postrach je na svete. A takéto naháňanie strachu si mnohí mylia s rešpektom. Aby bol človek v riadiacej funkcii uznávaným šéfom, nemal by zabúdať, že v prvom rade by mal byť zdatnejším odborníkom. Ak tomu tak nie je, a zlyhá dokonca aj pri organizovaní práce či hľadanií riešení... tak prirodzený rešpekt nevzniká a je predpoklad, že ani nevznikne. A často to končí tak, že múdrejší ustúpi... a strach zostáva.

Nestraťte sa, buďte k sebe milí a radšej sa usmievajte, ako by ste zlostným pohľadom mali naháňať strach. Verte, rešpekt si tým nezískate.

Vo februárovom čísle možno nie je veľa materiálov, ktoré by vyuklzlili úsmev, ale aj napriek tomu verím, že vás zaujme. Rovnako, ako nás zaujal milý úsmev Miroslava Makaru (na obálke), návštevného majstra z ÚŽI, ktorý na návštevidle v Kostofanoch nad Hornádom vymieňal rozbité svetlá.

Okrem pravidelných rubriek sme vyhlásili už štvrtý ročník súťaže Tvár ŽSR. Verím, že táto obľúbená súťaž mnohých z vás osloví a tento rok rozšírite rady súťažiacich. Nová - mužská kategória ponúka príležitosť aj vám - milí kolegovia. Štvrtý ročník súťaže už nebude iba o ženách, ale aj o mužoch, a preto sa na všetkých mužských kandidátoch o titul Tvár ŽSR veľmi tešíme. Nuž a vám, ktorí nebudete súťažiť, azda aspoň na chvíľu navodíme úsmev na tvárach, pri sledovaní súťaže a vyhlásení víťazov. Určite bude zaujímavé sledovať pomer prihlásených žien a mužov. Páni, v ŽSR vás pracuje oveľa viac!

Príjemné čítanie a peknú jar.

Dana SCHWARTZOVÁ



## Organizovanie železničnej

O ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKE A ĎALŠÍCH AKTUÁLNYCH TÉMACH HOVORÍME S ING. JOZEFOM ANTOŠOM, NÁMESTNÍKOM GENERÁLNEHO RIADITEĽA ŽSR PRE PREVÁDZKU

**Minulý rok železnice ukončili viaceré významné stavby nielen na koridore, ale do prevádzky sa odovzdali aj stavby po rekonštrukciách na mnohých ďalších úsekoch železničnej trate. Ako by ste zhodnotili z hľadiska železničnej prevádzky predchádzajúci rok?**

- Rok 2007 bol z hľadiska prevádzky veľmi náročný, ale z môjho pohľadu aj úspešný. Náročný preto, že príprava na zimu mala viacero slabých miest, aj vďaka slabej zime sme nakoniec všetko dobre zvládli. Rozpracované boli stavby na koridore Bratislava Rača - Nové Mesto nad Váhom, úsek Zvolen - Banská Bystrica, železničné stanice Prešov, Poprad - Tatry. Pokračovalo sa aj v Čadci, kde je už nové staničné zabezpečovacie zariadenie a aj stavebný ruch okolo traťového zabezpečovacieho zariadenia na úseku Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno, zvýšil obrátky. Úspešný bol vlnajší rok predovšetkým preto, že spomínané stavby boli počas roka odovzdané aj do užívania. Vybudovanie nového kontrolného systému v úseku Maťovce - štátna hranica s Ukrajinou a výrazná modernizácia uzla Čierna nad Tisou si vyžiadali veľa pracovného a organizačného úsilia. Nedostatok materiálu na odstraňovanie porúch na trati, rozkrádanie majetku železníc, stavka mítvol na tratiach, časté zrážky vlakov so zverinou, letné búrky i ďalšie vplyvy organizovanie prevádzky mimoriadne zhoršovali. Úplnou raritou bolo krátkodobé obmedzenie prevádzky na úseku Trnava - Kúty, kedy bobry prehryzli stromy. Tie popadali, zatarasili potok a ten zatopil železničnú trať.

Aj napriek všetkých podobným mimoriadnostiam môžeme vlnajšku pripísať prívlastok úspešný, a to predovšetkým preto, že grafikon vlakovej dopravy, ktorý je výstupom snaženia zamestnancov voči cestujúcej verejnosti, bol splnený na 94 percent, čo opodstatňuje jeho celkové pozitívne hodnotenie.

**Aj v roku 2008 pôjdu najväčšie investície ŽSR na ďalšie pokračovanie modernizácie V. koridoru, ale naplánované sú aj ďalšie rekonštrukcie železničnej infraštruktúry. Ktoré sú to?**

- Aj v tomto roku budeme a už aj pokračujeme v modernizácii na koridore Nové Mesto nad Váhom - Zlatovce, Žilina - Krásno nad Kysucou. Naplánovaná je prestavba uzla Čierna nad Tisou a modernizácia zriaďovacej stanice Žilina - Teplička. Pozornosť s patričným stavebným ruchom budeme

venovať aj trakčnej meniareni v Kuzmiciach a následne aj komplexnej rekonštrukcii trakčného vedenia v úseku Kuzmice - Kalša - Slanec. Dokončenie prestavby Železničnej stanice Brunovce by malo začať už v apríli a ďalšie stavby najneskôr v júni. Ďalej budú pokračovať obnovy staničných budov, koľají, modernizácia staničných a traťových zabezpečovacích zariadení. Tieto aktivity ŽSR budú predovšetkým za účelom skvalitnenia riadiaceho procesu železničnej dopravy, zvýšenia bezpečnosti a zlepšenia životného prostredia.

**Prevádzka železničnej dopravy si vyžaduje naozaj veľa pozornosti, nielen domácej, ale aj zahraničnej. Ako by ste zhodnotili vzťahy so susednými železničnými správami?**

- Žiť a pracovať v strede Európy, znamená snažiť sa mať dobrú spoluprácu so susednými železničnými správami. Slovensko je v strede Európy, ale tento samotný fakt ešte nezaručuje, že susedné krajiny s nami spolupracujú za každú cenu. V prípade železníc to znamená, že naša poloha nám automaticky nezaručuje smerovanie záťažových prúdov ľudí a tovarov. Od Slovenska, a ŽSR predovšetkým, si to vyžaduje dobrú obchodnú politiku dopravcov, dobrú organizáciu vlakovej dopravy a snahu o vzájomnú spoluprácu a porozumenie. Môžem však s veľkým uspokojením konštatovať, že naša spolupráca s maďarskými, poľskými, českými a ukrajinskými železnicami má veľmi vysokú odbornú i spoločenskú úroveň. Styky s rakúskymi železnicami sú tiež na dobrej odbornej úrovni. Stále pracovné skupiny na úrovni vedenia železničných spoločností, pohraničné konferencie a stretnutia odborníkov jednotlivých železničných správ moje hodnotenia len potvrdzujú.

**Modernizácia, rekonštrukcie a mnohé technické vymoženosti často nahrádzajú ľudskú silu. Ako je to v prípade prevádzky na železnici? Ako ste sa „popasovali“ s racionalizáciou zamestnancov?**

- Úsporu pracovnej sily hodnotím nielen z pohľadu technického, ale aj osobných pocitov. Nahradíť človeka v dopravnom procese tým, že zavedieme vyšší stupeň zabezpečenia, resp. nahradíť technikou namáhavú prácu naozaj veľmi vítam. Rušenie pracovných miest z titulu nedostatku zmysluplnej pracovnej činnosti nás však zároveň upozorňuje, či sme niečo organizačne nezanedbali, a úbytok cestujúcich a

## prevádzky občas skomplikujú aj bobry

tovaru zo železnice si neza-  
vinili aj sami? Rok 2007 bol  
prelomovým rokom, z tohto  
pohľadu, pretože na mno-  
hých miestach sa naozaj  
zrušila potreba človeka z  
dôvodu nových technológií.  
Aj napriek tomu však môže-  
me tento stav hodnotiť  
pozitívne. Zrušenie želez-  
ničných staníc Svätý Jú-  
r, Brestovany, vybudovanie  
elektronických zabezpečo-  
vacích zariadení v Pezinku,  
Šenkviaciach, Cíferi, Leopold-  
dove, Veľkých Kostoľanoch,  
Piešťanoch, Čadci prinieslo  
úsporu živej pracovnej sily  
a na strane druhej výrazné  
zvýšenie bezpečnosti vlako-  
vej dopravy. Vybudovanie  
traťového elektronického  
dispečerského stavadla v  
stanici Dunajská Streda  
umožnilo riadiť dopravný  
proces z jedného centra na  
takmer 100 km trati Podu-  
najské Biskupice – Dunajská  
Streda – Komárno a prinies-  
lo úsporu takmer 70 pracov-  
ných miest. Náhrada mecha-  
nických závor svetelnými  
medzi Hornou Štubňou –  
Prievidzou, Hornou Štubňou  
– Kremnické Bane a medzi  
Utekáčom a Lučencom pri-  
nieslo úsporu asi 25 pracov-  
ných miest a následne vylú-  
čenie ľudského faktora.  
Znamenalo to, okrem zvy-  
šenia bezpečnosti vlakovej

dopravy, úspory pracovných síl a v mnohých  
prípadoch aj zlepšenie pracovného prostre-  
dia. Zavedenie elektronického dopravného  
denníka do praxe tiež dáva možnosť kva-  
litnejšieho plánovania a sledovania chodu  
vlakov, ale aj odbúranie niektorých činnos-  
ti, a tým aj úsporu pracovnej sily. Je to  
náročný proces, ale budeme v ňom pokračo-  
vať, avšak veľmi uvážene a citlivo.

**Do pôsobnosti námestníka pre prevádz-  
ku patrí okrem samotnej prevádzky aj  
oblasť infraštruktúry, riadenia dopravnej  
cesty, ale i manažmentu trás, obchodnej  
stratégie a v neposlednom rade i bez-  
pečnosť, požiarňa ochrana a ekológia.  
Ako by ste charakterizovali tieto oblas-  
ti?**

- Bezpečnosť prevádzky je pre fungovanie  
železníc vždy prvoradá. Náš cieľ je dopraviť  
človeka alebo tovar z miesta na miesto  
rýchle, ekonomicky výhodne, ale hlavne  
bezpečne. V roku 2007 nastalo čiastočne  
zlepšenie v celkovom počte nehodových



udalosti. Bolo ich o sedemnať menej oproti  
predchádzajúcemu roku, aj keď jeden  
smrteľný úraz a jeden ťažký naozaj robia  
vrásky na čele. Veľkým problémom je udržať  
pozornosť ľudí počas výkonu služby na  
patričnej úrovni. Každé osobné nešťastie  
má veľký dopad aj na ŽSR a to nehovorím  
len o finančnej oblasti, ale hlavne o spoloč-  
enskom názore na naše služby a riziká  
podmienok, v ktorých pracujeme. Tu ape-  
lujem na každého zamestnanca, aby si na  
svojom pracovisku uvedomil, že riziko  
nebezpečenstva je veľké a podceňiť ho  
často znamená nešťastie. Aj požiarňa ochra-  
na na železničiach prešla mnohoročným  
vývojom. V súčasnej dobe sa pracuje na  
tom, aby túto činnosť nevykonávali odbor-  
né zložky ŽSR, ale plánujeme ich prechod  
pod verejný Hasičský zbor. Rokovania o  
ďalšom vývoji v tejto oblasti pokračujú na  
príslušných ministerstvách a vo vedení ŽSR.  
Ekológia je neustále v centre pozornosti  
vedenia ŽSR a prevencia na každom úseku  
činnosti má vysoký stupeň zabezpečenia.  
Výsledky a štatistické údaje z tejto oblasti

v roku 2007 tomu nasvedčujú.

**Ukončením II. etapy zmeny  
systému riadenia a organi-  
zovania ŽSR, bol nastavený  
vnútroorganizačný dodáva-  
telsko odberateľský vzťah  
medzi správou a údržbou  
železničnej infraštruktúry.  
Aká je ďalšia stratégia údrž-  
by železničnej infraštruktú-  
ry?**

- Monitoringom vzájomného  
vzťahu boli zistené niektoré  
problémy, ktoré je potrebné  
riešiť. Základom pre riešenie  
väčšiny problémov je nutnosť  
zadefinovania budúceho po-  
stavenia údržby železničnej  
infraštruktúry (ÚŽI) v rámci  
ŽSR. To znamená, reálne zhod-  
notiť kapacity súčasnej údržby  
a možnosti ŽSR týkajúce sa  
hlavne investícií do skvalitne-  
nia technického vybavenia  
údržby a reálne zhodnotiť aj  
potenciál ľudských zdrojov pre  
oblasť údržby, ako aj možnos-  
ti rozvoja do budúcnosti.  
Následne je potrebné zhod-  
notiť, ktoré činnosti údržby sú  
pre ŽSR strategicky dôležité a  
ich výkon si budú realizovať  
vlastnými prostriedkami.

S cieľom navrhnuť budúce  
postavenie ÚŽI je od augusta  
2007 na základe Uznesenia  
č.40/2007 SR ŽSR realizovaný  
Projekt stratégie údržby želez-  
ničnej infraštruktúry. Jeho

obsahom je: analýza súčasného stavu údrž-  
by železničnej infraštruktúry v jednotlivých  
odvetviach, porovnanie súčasného stavu  
údržby s príkladmi usporiadania správy a  
údržby s vybranými krajinami EÚ, návrh  
optimálneho modelu ÚŽI pre jednotlivé  
odvetvia. Ďalej projekt obsahuje návrh  
odporúčaní pre budúce smerovanie údržby,  
ako aj návrh postupu implementácie.

Projekt je realizovaný zamestnancami  
regionálnych riaditeľstiev ÚŽI, mostných  
obvodov, oblastných riaditeľstiev a odborov  
GR ŽSR zaradenými v riadiacich a výkonných  
tímoch. Je zastrešený gestorským tímom  
zloženým z námestníkov generálneho ri-  
aditeľa ŽSR. Návrh projektu stratégie ÚŽI  
bude spracovaný do konca marca 2008 a  
následne bude predložený do schvalova-  
cieho konania.

**Ďakujem za rozhovor.**

**Dana SCHWARTOVÁ,  
foto: Vladimír SALZER**

# Rekonštrukcia nás síce obmedzuje, ale vydržíme,

**- svorne tvrdí osadenstvo v železničnej stanici Vrútky**

**NA POSCHODÍ VRÚTOCKEJ ŽELEZNIČNEJ STANICE SA TO UŽ VŠETKO  
LESKNE NOVOTOU, ALE ĎALŠIE PRÁCE POTRVAJÚ AŽ DO KONCA ROKA**

Rekonštrukcia začala vlani na jar a prijímacia budova z roku 1890 nabrala živšiu a úhľadnejšiu patinu. Ved' prešla fasádnymi úpravami pri zachovaní klasického rázu, preto aj okná po stavebných zásahoch zostali v pôvodnom tvare, ako káže litera pamiatkarov. Na radosť všetkým sa vynovila i strešná krytina. - **Naši kolegovia na prízemí nám azda trochu aj závidia, lebo keď prídu hore na poschodie, tu sa všetko leskne od novoty. Nová podlaha i znížený strop ušetrí energie, veď tieto miestnosti mali 4,30 cm výšku a teraz sú nižšie o jeden meter. Lenže aj my sme mesiace žili v provizóriu. Komando, dotačný sklad, prevádzka pokladne, úsek krízového riadenia, všetko na hromade a s častým presunom do uvoľnených miestností,** - hodnotí zmeny prednosta Železničnej stanice Vrútky Ing. Peter Lisoň. Väčšina zo 130 zamestnancov si pamätá „ušmudlané“ a esteticky málo vábne priestory. - **Keď občas navštívim tieto kancelárie, tak len žasnem, ako sa to tu všetko zmenilo. Robil som tu 27 rokov a spomínam si na kúrenie v piecke „Petrík“, keď sme vyberali popol, ten bol všade. Aj to si pamätám, ako sme sa obávali novej tech-**

**Vrútocká stanica v jeden daždivý februárový deň žije svojim vlastným životom odchodov a príchodov vlakov. Cestujúci nepocitujú výrazné obmedzenia, o čo sa svorne starajú nielen železničari, ale aj stavbári, ktorí sa „starajú“ o neustály ruch počas rekonštrukčných prác. Ale estetické zmeny vo vnútorných priestoroch sú čoraz badateľnejšie po rozsiahlych stavebných a inštalačných prácach, a to je všetkým na radosť.**



**Elektrikári z firmy Tensor, s.r.o., z Martina si pripravujú elektroinštalačný materiál pre montáž stropného osvetlenia, zároveň pracujú aj na sprevádzkovaní signalizácie a dátovej siete.**

**niky a teraz len pozerám, ako všetko funguje na počítačovej báze,** - hovorí dôchodca, predtým tranzitér - prípravár Emil Janík.

V jednej časti objektu stanice sme videli aj budúce kancelárie atrakčného obvodu, zatiaľ v hroznom stave. Roky nevyužívané miestnosti dospeli až do štádia deformácie stien a dodávateľská firma má za úlohu ich dostať do funkčného stavu. Drevené trámy, zhnité dosky, odpad zatiaľ napovedajú, že skultivovanie potrvá dlhší čas. Najviac práce majú elektroinštalatéri, ktorých vidieť už vo vynovených priestoroch vo vestibule, kde montujú stropné osvetlenie. Výzor zmenili aj okienka a kancelárie osobných pokladní.

- **Dúfajme, že i my tu dole sa dočkáme komfortnejších priestorov, veď keď každú chvíľu vybieham na perón, tak sa bojím, aby mi striedka nespadla na hlavu,** - hovorí vonkajší výpravca Ing. Jozef Gálik. Dopravný námestník Ing. Peter Dobšovič dodáva, že práce s úpravou terénu na pe-



**Prednosta stanice Ing. Peter Lisoň (v sede) a samostatná správna zamestnankyňa Anna Horálová, rovnako ako dopravný námestník Ing. Peter Dobšovič vlani „prežili“ rekonštrukciu svojich kancelárií. Celková obnova stanice však všetkých v konečnom dôsledku veľmi teší.**



**Doplatková pokladňa s ďalšími osobnými pokladňami už prešla obnovením, teraz už len dotiahnuť posledné úpravy.**



Schodište s klasickým zábradlím zostáva zachované a v pôvodnom stave.



Prijímacia budova stanice aj jej vestibul prešiel úpravami a pribudli aj tri nové vchodové dvere.



Strecha nad perónom vrútockej stanice je už v dezolátnom stave a jej rekonštrukcia súvisí aj s modernizáciou nástupištia.

róna súvisia s rekonštrukciou nástupištia. A to bude pre osadenstvo stanice poriadne tvrdé sústo. Čaká ich riešenie technológie práce stanice, nevyklúčujú ani meškania osobných vlakov. Z dopravného procesu bude občas vyradené prvé nástupište, kde končia a začínajú jazdy vlakov zo

smeru Zvolen. Prvé nástupište slúži aj pre tranzitné vlaky pre trať v smere do Košíc. Stavebné povolenie bolo vydané vlani, takže deň D sa blíži.

**Mária PALIČKOVÁ,**  
foto: autorka



Poschodie s oddeleným vstupom, raz bude slúžiť Atrakčnému obvodu, pre traťovákov, elektrikárov a ďalšie profesie. Jedna z miestností je zatiaľ v takomto stave.

## Bezpečnosť pod drobnohľadom

Na viacerých pracoviskách ŽSR najmä riadiaci pracovníci dostali dokument pod názvom Opatrenia námestníka GR pre prevádzku č. 1925/2007 O440. Spracoval ho Odbor bezpečnosti a inšpekcie. Obsahuje povinnosti ŽSR ako stavebníka, ktoré vyplývajú z legislatívy pre oblasť bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníka.

Pri častých potulkách po našich pracoviskách vidíme, že najmä v priestoroch, kde sa búra, rekonštruuje a stavia, sa pohybujú pracovníci rôznych firiem. Na tratiach koridorov je ich neraz viac ako samotných železničiarov, čo sa dá jednoducho rozlíšiť už podľa oblečenia. A z tejto frekvencie pohybu osôb sa odvodzujú i otázky vzájomnej informovanosti o prevádzkových podmienkach, chodu vlakov a pod. Opatrenie ukladá metódy súčinnosti a koordinácie už pri projektovej dokumentácii medzi stavebníkom (ŽSR) a vykonávateľmi prác. Koordinácia projektovej dokumentácie zahŕňa vypracovanie plánu bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, plán obsahuje aj osobné opatrenia na jednotlivé práce s osobitným nebezpečenstvom. Pri realizácii prác na stavenisku je potrebné zamestnancov externých subjektov poučiť už pred zriadením staveniska, viditeľne umiestniť oznámenie o vykonávaní prác. Pracovníci firiem majú byť oboznámení aj s miestnymi podmienkami, s činnosťou strojov i rizikami, ktoré môžu vyplynúť, nehovoriac už o používaní ochranných pomôcok. S tým všetkým súvisí i dôsledná administratíva, zápisy o skúškach, podpisy zúčastnených strán.

- **Dobrá informovanosť je žiaduca pre obidve strany, aby sa v prípade úrazu nikto nevyhováraľ. Medzi stavebnými a remeselnými čatami je veľký pohyb, tie sa menia podľa rozsahu a aktuálnosti prác na našich pracoviskách. V takýchto prípadoch sa už poučenia o bezpečnostných opatreniach nie vždy dostanú k ľuďom, ktorí sa pohybujú v priestranstve staníc. Nebezpečné situácie môžu nastať najmä v prípade, ktoré označujeme ako mimořiadnosti. A malo by byť v záujme vedúcich týchto firiem, aby pracovníkom objasnili hrozby, ktoré na nich číhajú. Ale je aj v našom záujme, aby sme si ustrážili pohyb osôb,**  
- dodáva vedúci oddelenia 0440 GR BOZP Miroslav Janáček. A my ešte dodajme, že by bolo vhodné, aby už pri uzatváraní zmlúv o dielo a výkone prác sa zásady bezpečnosti a ochrany zakotvili priamo do týchto dokumentov.

(pal)

# Je cestovanie vlakom podľa nového grafikonu lepšie?

**PREDNOSTOVIA ĎALŠÍCH ŽELEZNIČNÝCH STANÍC HODNOTIA AKTUÁLNY GRAFIKON VLAKOVEJ DOPRAVY**



## Ing. Rastislav SLAVKOVSKÝ, prednosta Železničnej stanice Poprad – Tatry:

- Zo strany cestujúcich je nový grafikon vnímaný lepšie ako predošlý, o čom svedčí aj minimum negatívnych postojov zo strany cestujúcich. Ako veľké pozitívum možno uviesť to, že nedošlo k rušeniu vlakov na prípojných tratiach. (TEŽ, OŽ, Poprad – Tatranská Lomnica.). Nový cestovný poriadok okrem zabezpečenia základnej dopravnej obslužnosti, t.j. zabezpečenia prepravy cestujúcich do a zo zamestnania a škôl, vykazuje zlepšenie pripojenia medzi vlakmi v uzle stanice Poprad - Tatry, ako aj v staniach blízkeho regiónu, t.j. Štrba, Štrbské Pleso atď. Na tratiach TEŽ, OŽ, Poprad T. – T. Lomnica je základná ponuka vlakov, ktoré jazdia denne rozšírená o vlaky, ktoré budú jazdiť počas turistického sezóny. V Poprade boli vytvorené prípoje na vlaky vyššej kategórie (IC 402/403, IC 501, EC 121).

Železničná stanica Poprad - Tatry na poradách tvorby nového GVD požadovala minimálne päť minútové prestupné časy, žiaľ v niekoľkých prípadoch nebola naša požiadavka akceptovaná a krátky čas tak spôsobuje problémy pri prestupovaní cestujúcich. Aj napriek konštatovaniu zlepšenej pripojovosti treba povedať, že sa v popradskej železničnej stanici aj v novom GVD vyskytujú, „nepripoje“, teda vlak prichádza alebo odchádza niekoľko minút pred príchodom resp. odchodom iného vlaku z inej trate. K samotnému aktu prechodu GVD možno povedať, že pomocky zo strany ŽSR došli včas a v plnom počte, kým s pomockami ZSSK boli určité problémy (čakačie časy, obraty súprav a rušňov).



## Ing. Miroslav ČISLIKOVSKÝ, prednosta Železničnej stanice Prešov:

- Od zavedenia nového GVD sme nezaznamenali žiadne sťažnosti ani pripomienky z pohľadu cestujúcej verejnosti k novým naplánovaným trasám vlakov a prípojom. U vybraných vlakov zo smeru Bardejov, Humenné a Lipany sú dobre

naplánované prípoje v železničnej stanici Prešov s prestupom do Košíc, resp. do Kysaku, odkiaľ sú zabezpečené prípoje smerom na hlavný ťah. Kladne hodnotím zachovanie R 1505/1504 ŠARÍŠAN (Bratislava - Žilina - Prešov - Humenné a späť) v celej trase ako to bolo v minulom GVD a zachovanie rýchlikov resp. zrýchlených vlakov: - 801/1802 na trase Bratislava hl. stanica - Zvolen os. stanica - Košice - Prešov a späť len po Zvolen, s priamymi vozňami do Bratislavy a - 1803/800 na trase Zvolen - Košice - Prešov s priamymi vozňami z a do Bratislavy.

Z pohľadu cestujúcich sa osvedčil novo zavedený medzinárodný Ex 382/383 JOZEF BEM na trase (Budapešť - Košice - Prešov - Varšava a späť). Pri konštrukcii nového GVD došlo pravdepodobne nedopatrením k malej chybe a to v nedelu o 15:49 hod. sa na plavečskom zhlaví míňajú dva vlaky opačných smerov. Rýchlik 1504 z Humenného do Bratislavy sa stretáva s osobným vlakom 8770 z Košíc do Plavča, ktorý by mohol tvoriť prípoj pre opačný smer a trať. Prínosom by bolo zavedenie taktovej dopravy medzi druhým a tretím najväčším mestom na Slovensku, a to medzi Košicami a Prešovom. Tieto mestá sú zároveň krajskými mestami a vzdialenosť týchto dvoch krajských miest je len 33 km.

**Dňa 5. februára došlo k zrušeniu Rušňového depa Prešov, čo pre našu stanicu prinieslo nemalo problémov. V skupinách osobných vlakov, železničná stanica pripomína skôr vozňové a rušňové depo na odstavovanie, zriaďovanie, zbrojenie, čistenie hnacích dráhových vozidiel a privesných vozňov, pričom stanica v Prešove nie je kapacitne, koľajovo a ani technicky vybavená na takúto činnosť.**



## Jarmila KORNIETOVÁ, prednostka Železničnej stanice Banská Bystrica:

- V novom grafikonu pribudli priame spojenia medzi Banskou Bystricou a Bratislavou vlakmi 530, 804, 802, 832, 810. Túto skutočnosť privítali samozrejme cestujúci. Aj z hľadiska zvýšenia výkonov pre stanicu Banská Bystrica je toto vnímané pozitívne aj zo strany prevádzkových zamestnancov. V minulom GVD bolo len zopár vlakov vedených hnacím dráhovým vozidlom závislej trakcie, čo bolo určitým sklamaním nielen pre železničiarov, ale aj obyvateľov Banskej Bystrice a cestujúcich, vzhľadom na fakt, že bola dokončená elektrifikácia trate Zvolen - Banská Bystrica.

Ako negatívny jav vnímame nedostatočnú informovanosť cestujúcich vo vlakoch smerujúcich z Bratislavy do Banskej Bystrice zo strany vlakového personálu, taktiež označovanie súprav má svoje rezervy. To, že do dnešného dňa ZSSK nedodala radenie rýchlikov, má na vzniknutých problémoch a sťažnostiach zo strany cestujúcich svoj podiel. Zaradenie lôžkového vozňa vo vlakoch 1847/ 1846 len po a z Banskej Bystrice je z pohľadu cestujúceho tiež skôr komplikáciou ako prínosom. Lôžkový vozeň by bolo vhodné radiť do a zo železničnej stanice Zvolen. V novom GVD by sme uvítali zrušenie polminútových pobytov v stanici pri vlakoch so zvýšenou frekvenciou cestujúcich.



## Ing. Roman REMENÁR, prednosta Železničnej stanice Trnava:

- V novom cestovnom poriadku sa zlepšila plynulosť jazdy vlakov a ich včasnosť, pretože výluková činnosť na koridore v úseku Bratislava – Rača – Trnava - Piešťany (Brunovce) bola ukončená. Výluky síce ešte budú prebiehať, ale taký výrazný vplyv na jazdu vlakov ako v minulom GVD už nebudú mať. V Trnave sa zvýšil počet vlakov osobnej dopravy. Došlo k zlepšeniu spojenia Trnavy a Žiliny novými priamymi rýchlikom vychodiacim z Trnavy. V úseku Trnava - Bratislava bolo spojenie denne posilnené o 3 zrýchlené vlaky. Uvedené z pohľadu zlepšenia služieb cestujúcej verejnosti beriem ako pozitívum. Avšak dlhším pobytom v prípade šiestich osobných vlakov zo smeru od Leopoldova do Bratislavy sa predlžuje ich cestovný čas, čo „mimotrnavský“ cestujúci vnímajú ako negatívnu stránku. Zaradením nových vozňov do súpravy vlaku 1704 došlo k zvýšeniu kvality cestovania, ale ich počet (3) je v tomto vlaku nedostatočný, pretože vlak je už plne obsadený v Trnave. Navyše do tohto vlaku prestupujú v stanici Pezinok cestujúci do Bratislavy z vlaku 3048, idúceho pred ním v smere do Bratislavy - Nového Mesta. Ráno chýba aj prípoj od osobného vlaku 3020 z Nového Mesta nad Váhom na vlak 2602 v smere do Senice. Rozdiel medzi príchodom a odchodom je menej ako 5 minút. Chýba tiež spojenie osobným vlakom z Trnavy od 20-tej hodiny v smere na Nové Mesto nad Váhom. Z prevádzkovej stránky sa súčasný GVD pre našu stanicu prejavuje výrazne zložitejšou technológiou obehov súprav osobných vlakov aj hnacích vozidiel.

# Nové nástupištia v Starom Smokovci

Zrekonštruovaná prijímacia budova a upravené len 1. nástupište stanice. V takom stave bola pred niekoľkými rokmi pozastavená komplexná rekonštrukcia nástupíšť Tatranských elektrických železníc v Železničnej stanici Starý Smokovec.



Oslavy storočnice trate Poprad – Starý Smokovec sú však dostatočným dôvodom, aby sa po piatich rokoch v koľajisku stanice opäť ozývali stavebné stroje. Na rad prídu nástupištia 2, 3 a 4, ktorých nástup-

né hrany už museli byť v minulosti posúvané, pretože nové súpravy nízkopodlažných kĺbových elektrických jednotiek 495.95 nevyhovovali priečnemu priezru podľa predpisu P1. Nové nástupištia

pre TEŽ budú strechovitého tvaru s priečnym sklonom 2 %, vytvorené z prefabrikátov Premac PRE 160 a ich povrch bude pokrytý zámkovou dlažbou. Cestujúci sa k nástupišťam dostanú cez koľaje úroveňnými prechodmi ľahkej gumokovovej konštrukcie.

Okrem prestavby nástupíšť dôjde aj k výškovej a smerovej úprave staničných koľají. V súčasnosti je výška jednotlivých koľají rôzna, a aj jednotlivé koľaje sú výškovo deformované. Po rekonštrukcii už budú mať jednotnú výšku aj sklon. Posun koľají si taktiež vyžiada aj úpravy trolejového vedenia.

Všetky stavebné práce by mali byť ukončené do 15. júna tohto roku, teda do začiatku letnej turistickej sezóny. Spomienkou na časy minulé tak žiaľ zostanú niekedy nezrozumiteľné hlásenia rozhlasu, ako aj papierové vývesky o príchodoch a odchodoch vlakov. Doteraz sa totiž nenašli financie na inštaláciu moderného hlasového a vizuálneho informačného systému. Informácie zobrazované na svetelnej tabuli, alebo hlásenia o príchodoch a odchodoch vlakov v niektorom z cudzích jazykov, by uvítali najmä zahraniční návštevníci našich veľhôr.

Ing. Martin BALKOVSKÝ,  
foto: autor

## Daruj krv – zachrániš život

Odbor riadenia ľudských zdrojov  
GR ŽSR organizuje dňa

**3. marca o 8.00 hodine darovanie  
krvi na pracovisku.**

Akcia sa uskutoční v zasadačke č. 2 a 3 na prízemí budovy GR ŽSR na Klemensovej ulici 8 v Bratislave, v čase od 8.00 do 10.00 hod. Akcia je organizovaná v spolupráci so Slovenským červeným krížom, ktorý na odber krvi poskytne mobilnú odberovú jednotku (MOJ) s tímom lekárov a zdravotných sestier.

Zamestnancom, ktorí sa zúčastnia odberu, bude poskytnuté pracovné voľno s náhradou mzdy na nevyhnutne potrebný čas. Turnusoví zamestnanci sa môžu zúčastniť odberu len vo svojom pracovnom voľne. Neturnusoví zamestnanci sa akcie zúčastnia po dohode s riadiacim zamestnancom. Pre darcov bude pripravené občerstvenie pred i po odbere, hradené z centrálného sociálneho fondu ŽSR a MOJ venuje každému darcovi jeden stravný lístok.

Vzhľadom na to, že MOJ bude pre účely odberu poskytnutá len za podmienky účasti minimálne 30 darcov, **žiadame dobrovoľných darcov**, aby sa **záväzne prihlásili** (meno darcu a pracovisko) na odbor 510 GR ŽSR elektronickou poštou na e-mailovú adresu Simko.Miroslav@zsr.sk alebo telefonicky na číslo 920-7081.

## Čo práve robí?

Dnes sme sa opýtali Ing. Miroslava Pleceníka,  
riaditeľa Odboru interného odboru GR ŽSR:



- Ukončili sme práce na zostavení Katalógu rizík Železníc SR ako východiskového zdroja tvorby strategického a ročného plánu činností nášho odboru. V súčasnosti okrem štandardných úloh, to znamená pri realizácii plánovaných akcií, pracujeme aj na ďalšej aplikácii medzinárodných štandardov pre interný audit do praxe ŽSR. Ide hlavne o oblasť skvalitnenia reportingu pre adresátov našich výstupov a dotkne sa to aj oblasti počítačového monitoringu našich doporučení a opatrení.

(al)

# Prejdenie návesti „STOJ“

KOMENTÁR K ČLÁNKU 59 PREDPISU ŽSR D 17

NEHODY A MIMORIADNE UDALOSTI

Deviaty december minulého roku bol pre mnohých ľudí dňom obyčajným, ale pre mnohých - zvlášť železničiarov bol aj dňom výnimočným. Určite nikomu z vás, milí kolegovia, netreba pripomínať, že v tento deň sa menil nielen grafikon vlakovej dopravy, ale že práve deviateho decembra začali platiť niektoré inovované predpisy, medzi ktoré patrí aj predpis ŽSR D 17 - Nehody a mimoriadne udalosti.

Tento predpis nie je medzi prevádzkovými zamestnancami veľmi populárny, pretože rieši situácie a postupy, ktoré je potrebné vykonať po vzniku nehody alebo mimoriadnej udalosti, čo je už samo o sebe nepríjemná záležitosť. Preto je nanajvýš potrebné a dôležité, aby jednotlivé články a ustanovenia zamestnanci ovládali a v konkrétnych situáciách aj dodržiavali.

V súvislosti s už spomenutou zmenou predpisu D 17 je potrebné si zopakovať, resp. vysvetliť inovovaný článok 59, ktorý popisuje užšie špecifikovanú (v súlade so smernicou 2004/49 ES) nehodu „Prejdenie návesti Stoj“, čo je v porovnaní s textom prezentovaným v predpise ŽSR D 17 platnom do 9. decembra 2007 diametrálne odlišné.

V článku 59 predpisu ŽSR D 17 Nehody a mimoriadne udalosti platnom od 9. decembra 2007 sa uvádza:

**Za prejdenie návesti „Stoj“ sa považuje nezastavenie čelom vlaku pred touto návěstou, prípadne pokračovanie v jazde vlaku po vchádzajúcom zastavení pred návěstou „Stoj“ hlavného návěstidla, bez zmeny návestného znaku. Nezastavenie vlaku pred taxatívnym návěstidlom, nezastavenie vlaku na mieste, ktoré určil automatický systém riadenia vlakov, nezastavenie vlaku na mieste určenom ústnym alebo písomným spôsobom a na mieste označenom návěstou „Stoj“ sa kvalifikujú ako prejdenie návesti „Stoj“.**

Z uvedeného textu vyplýva, že nielen prejdenie návesti „Stoj“ hlavného návěstidla sa považuje za nehodu, ale aj mnoho ďalších prípadov, ktoré sú znázornené na priložených grafických obrázkoch.

Bc. Emil CHLEBNIČAN

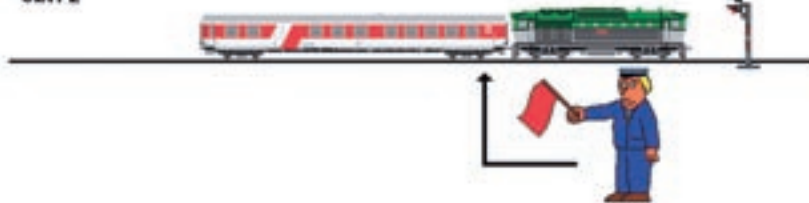
obr. 1



(NU C8 – Prejdenie návesti „Stoj“)

Idúci vlak nezastavil pred návěstou „Stoj“ hlavného návěstidla.

obr. 2



(NU C8 – Prejdenie návesti „Stoj“)

Vchádzajúci vlak nezastavil pred návěstou „Stoj“, ktorou mu bolo označované miesto zastavenia.

obr. 3



(NU C8 – Prejdenie návesti „Stoj“)

Vchádzajúci vlak nezastavil pred taxatívnym návěstidlom (námedzníkom) ukončujúcim vlakovú cestu.

obr. 4



Rozkaz „V“:

S vlakom zastavte tak, aby predné čelo vlaku bolo v úrovni zakrytej časti vyvýšeného nástupištia

(NU C8 – Prejdenie návesti „Stoj“)

Vchádzajúci vlak nezastavil na mieste, ktoré bolo určené ústnym alebo písomným spôsobom.

obr. 5



(NU C8 – Prejdenie návesti „Stoj“)

Jazda vlaku popri oddielovom návěstidle automatického bloku v rozpore s čl. 118 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky.



# Vysoká nehodovosť a úrazovosť sú alarmujúce

Bezpečnosť na železničných priechodoch a všeobecne na železnici, vysoká nehodovosť či možné nebezpečenstvo úrazov nemôžu byť nikomu ľahostajné. Preto sa ŽSR aktívne venujú informačno-preventívnym akciám. Príkladom môže byť kampaň s názvom „Dávaj pozor, neriskuj!“, ktorá bola zameraná predovšetkým na vodičov cestných motorových vozidiel s cieľom zdôrazňovať, aby dodržiavali cestné predpisy pri prechádzaní cez železničné priechody, neriskovali a neohrozovali tak životy vlastné a iných osôb.

ŽSR v spolupráci so Železničnou políciou pravidelne monitorujú prostredníctvom kontrol priamo v teréne dodržiavanie pravidiel prechádzania cez priechody. Pri takýchto kontrolách sa zisťujú značné porušenia zo strany vodičov cestných vozidiel. ŽSR sa kvôli tomu stále a opätovne snažia vplyvať na vodičov a viesť ich k väčšej zodpovednosti. Na aktivity o bezpečnosti z minulosti nadväzujú i ďalšie. Vlni ŽSR v spolupráci s českou Drážní inspek-

ci vydali DVD s názvom - Vodiči postrach priechodov. Okrem toho sa železnice v spolupráci s Rescue Teamom Slovakia do značnej miery podieľali na vzniku publikácie **Mladý záchranár I – Dopravná výchova a riziká železníc**. Publikácia s osvetovým charakterom je určená najmä deťom a mladým ľuďom. Vyšla v náklade 15 000 ks a bola distribuovaná do všetkých základných škôl a detských domovov na Slovensku.

## Rešpektujte predpisy a zásady!

### Z TLAČOVEJ KONFERENCIE

ŽSR pripravili 19. februára tlačovú konferenciu, na ktorej predstavili verejnosti publikáciu **Mladý záchranár I. a zároveň chceli upozorniť na vysokú nehodovosť detí a ostatných osôb v obvode železníc**.

Podľa riaditeľa Rescue Teamu Slovakia a autora publikácie Samuela Hruškoviča sú riziká, ktoré deťom hrozia v priestoroch železníc, alarmujúce. Cieľom vydania brožúry bolo upozorniť deti, rodičov i učiteľov na možné riziká, a tak ich viesť k zodpovednosti a zásadám správania na cestách i v obvode železníc. Ako

- nerešpektovanie výstražného znamenia priechodných zabezpečovacích zariadení,
- nerešpektovanie signalizácie priechodných zabezpečovacích zariadení vodičmi cestných motorových vozidiel,
- porušovanie Zákona 315/96 vodičmi cestných motorových vozidiel pri jazde cez priechody.

Ďalšou príčinou s alarmujúco vysokým číslom sú samovraždy, ktorých bolo v roku 2007 až 49. Vlni tiež došlo k usmrteniu 9 maloletých osôb, z toho jeden prípad bola samovražda.

**Najčastejšie príčiny úrazov detí sú práve:**

- nepozornosť pri prechode bicyklami cez železničné priechody,



Kreslené postavičky v publikácii **Mladý záchranár I.** ukážu hlavné riziká a správne zásady správania sa na cestách a na železnici.

ďalej uviedol, rokujú s rezortom dopravy o zvýšení nákladu knihy a prezradil, že tento rok by mal byť vyrobený aj film zameraný na dopravnú výchovu.

Vysokú nehodovosť, úrazovosť a štatistiku v obvode železníc na tlačovej konferencii prezentoval riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR Ing. Jozef Molko. Podľa štatistik bolo v roku 2007 pri zrážke dráhových vozidiel s osobami usmrtených 127 osôb a pri zrážke dráhových vozidiel s cestnými motorovými vozidlami na priechodoch i mimo nich 69 osôb.

**Najčastejšími príčinami nehôd na priechodoch či mimo nich sú:**

- neoprávnený pohyb v priechodnom priereze koľaje,

- porušovanie zákazu prechádzania cez trať či v jej blízkosti,
- prechádzanie a zdržiavanie sa v koľajiskách železničných staníc,
- lozenie po konštrukciách železničných mostov,
- lozenie na železničné nákladné vozne odstavené pod živým trolejovým vedením,
- hádzanie vodivých materiálov cez trolejové vedenie.

Samuel Hruškovič verí, že pokiaľ by sa deti riadili radami z brožúry, tak by sa mohli v zdraví dopraviť z miesta na miesto: **- Ide hlavne o to, aby sa naše deti vracali domov živé a zdravé.**

Zuzana MELCEROVÁ,  
Dana FILOVÁ



## Vodič, postrach priechodov

Nakoľko sa zo strany účastníkov cestnej premávky stále podceňovala a podceňuje bezpečnosť prechádzania cez železničné priechody, v apríli 2007 medzi zamestnancami Odboru bezpečnosti a inšpekcie ŽSR a zamestnancami Drážní inspekcie ČR vznikla myšlienka natočiť inštruktážny film s touto tematikou. Keďže je to rovnako vypuklý problém v oboch republikách, nič nebránilo začať sa zaoberať uvedenou myšlienkou.

V letných mesiacoch roku 2007 bol Odbor bezpečnosti a inšpekcie oslovený vedením DI ČR a požiadaný o spoluprácu na projekte s názvom - Vodič, postrach priechodov. Koncom augusta sa projekt už stal realitou. Pod taktovkou zamestnancov ŽSR, DI ČR a v spolupráci so štábom TV JOJ sa začalo filmovať. Po rôznych úvahách sa ako vhodné vybrali priechody v úsekoch Východná – Štrba – Svit a v úsekoch TEŽ.

Česká strana sa postarala o TV štáb a všetky režijné náklady. ŽSR poskytli priestory na filmovanie a postarali sa o bezpečnosť dopravy počas filmovania. Scény vo filme sú inštruktážne, ale za zmienku stojí, že časť z nich bola filmovaná počas riadnej prevádzky, no pod plnou kontrolou zamestnancov ŽSR starajúcich sa o bezpečnosť. Výsledkom práce je voľne šíriteľné DVD za účelom vzdelávania účastníkov cestnej premávky o správnom postupe pri jazde cez železničné priechody a v jeho blízkosti.

V roku 2008 plánujeme pokračovať v spolupráci s DI ČR, výber tém, miesto a účel ďalšieho projektu je v štádiu priprav.

Miroslav GARAJ,  
Odbor bezpečnosti  
a inšpekcie GR ŽSR

# Vlaky jazdili aj vďaka zmyslu pre dobrodružstvo,

ktorý zrejme úradníkom pre železničnú inšpekciu nechýbal

## VÝVOJ ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

V druhom pokračovaní nášho voľného seriálu pri príležitosti 160. výročia železníc na Slovensku sa zameriame na charakteristiku historického vývoja železničného „všedného dňa“ – prevádzky.

V čase príchodu prvého parného vlaku na Slovensku bola železničná technika veľmi nedokonalá. O zabezpečovacích zariadeniach vtedy nikto ani nesníval, vlaky medzi stanicami jazdili v tzv. časovom slede (strážnik trate dával po prechode každého vlaku okolo svojho stanovišťa po určitý čas návest „Stoj“ a v ďalšom časovom intervale návest „Pomaly“) a boli brzdené len ručne, na základe návestí dávaných rušňovou pískalou. Možnosti komunikácie medzi stanicami boli obmedzené na pomerne

rodružstvo úradníkov vtedajšej železničnej generálnej inšpekcie. Úspech znamenala v tomto období predovšetkým nákladná preprava, keďže prevažne poľnohospodárske obyvateľstvo nebolo zatiaľ nútené cestovať za prácou do priemyselných centier. Tarifa nebola v týchto časoch príliš prepracovaná, cestovné sa určovalo v lineárnej závislosti od prejdenej vzdialenosti.

### Prvé rýchliky

V 60. a 70. rokoch 19. storočia sa uhorské železnice začali napájať na európsku železničnú sieť. Ľudia začali vlak využívať na čoraz dlhšie cesty a trávili v ňom tiež viac času. S tým súvisel aj pokus Rakúskej spoločnosti štátnej železnice zaviesť od 1. 6. 1861 na trati Viedeň – Bratislava – Bábziás prvé rýchlikové spojenie v monarchii, na čo roku 1862 nadviazalo aj zvýšenie dovolenej rýchlosti na závrtných 75,8 km/hod. Vzrastajúca intenzita medzinárodnej spolupráce železníc si vyžiadala uplatnenie prvých medzinárodných železničných noriem – napr. zjednotenie polohy nárazníkov a spriahadiel pre umožnenie prechodu vozňov medzi rôznymi železničnými správami.

Vzrast nákladnej prepravy počas ekonomického oživenia v druhej polovici 70. rokov 19. storočia si vyžiadalo odčleniť vo väčších centrách nákladnú a osobnú dopravu. Vznikli prvé veľké zriaďovacie stanice so zväznými pahorkami a ústredným stávaním výmien. Nárast dovedy nízkej intenzity osobnej prepravy v Uhorsku motivovala postupujúca industrializácia, nápomocné pritom bolo aj zavedenie pásmovej osobnej tarify roku 1889. Uplatnenie priebežného brzdenia vlakov osobnej prepravy a zavedenie traťového a staničného elektromechanického zabezpečovacieho zariadenia umožnilo povoliť v roku 1887 najvyššiu rýchlosť 90 km/h a v roku 1907 ju zvýšiť až na 120 km/h. V dôsledku toho zmizli z hlavných tratí ešte pred koncom 19. storočia dovedy obvyklé zmiešané vlaky. Priaznivé trendy rozvoja železničnej prevádzky ukončila I. svetová vojna, ktorá priniesla zanedbávanie údržby železničných zariadení, preťažovanie strategických železníc (najmä v smere na Halič) a materiálový nedostatok.

### Povojujové roky a Viedenská arbitráž

S povojnovým oživovaním československého hospodárstva sa rozvíjala diaľková doprava pozdĺž nového štátu i do zahra-



**nespoľahlivý Bainov telegraf.** Komunikácia so stanovišťami na širšej trati sa uskutočňovala iba optickými košovými návestidlami, prípadne akustickými návestmi signálnym rohom a v systéme signálov dávaných rušňovodičovi panoval ešte v 60. rokoch 19. storočia úplný chaos (pre osem najdôležitejších návestných pojmov sa v tomto čase používalo na tratiach rôznych železničných spoločností celkom 166 rôznych návestí). Skutočnosť, že vlaky s hmotnosťou i 80 ton v tomto čase jazdili rýchlosťou takmer 40 km/hod (od roku 1851 dokonca až 53 km/hod) možno pričítať azda iba zmyslu pre dob-

lezničnú sieť. Ľudia začali vlak využívať na čoraz dlhšie cesty a trávili v ňom tiež viac času. S tým súvisel aj pokus Rakúskej spoločnosti štátnej železnice zaviesť od 1. 6. 1861 na trati Viedeň – Bratislava – Bábziás prvé rýchlikové spojenie v monarchii, na čo roku 1862 nadviazalo aj zvýšenie dovolenej rýchlosti na závrtných 75,8 km/hod. Vzrastajúca intenzita medzinárodnej spolupráce železníc si vyžiadala uplatnenie prvých medzinárodných železničných noriem – napr. zjednotenie polohy nárazníkov a spriahadiel pre umožnenie prechodu vozňov medzi rôznymi železničnými správami.





ničia. Pre Slovensko malo z tohto hľadiska význam predovšetkým získavanie nových odbytišťa pre produkciu slovenského drevárskeho, cukrovarníckeho a iného potravinárskeho priemyslu. Tlak konkurencie cestnej nákladnej dopravy, špecializujúcej sa najmä na kusové zásielky, podnietil zavádzanie rýchlych zberných vlakov s veľmi krátkou dopravnou lehotou. Rýchlosť nákladných vlakov bola zvýšená uplatnením priebežného brzdenia v 30. rokoch až na 70 km/h. Významný pokrok v osobnej doprave bol na konci 20. rokov 20. storočia dosiahnutý motorizáciou miestnych železníc a doplnením železničných spojov autobusovými linkami. Veľkým úderom československej železničnej doprave v predvečer 2. svetovej vojny bola Viedenská arbitráž. Slovensko ňou stratilo takmer tretinu dĺžky svojich tratí, prevádzka na zvyšných tratiach bola ochromená. Situáciu sa podarilo zvládnuť posilnením autobusovej i nákladnej automobilovej dopravy a uzatvorením peňažných zmlúv s Maďarskom.

#### Koncepcia „železa a ocele“

Vojnová konjunktúra zapríčinila vysokú intenzitu nákladnej prepravy na tratiach Slovenských železníc. Zvlášť významný bol vývoz, z ktorého celých 70 percent smerovalo do Nemecka. Osobná preprava bola charakterizovaná každoročnými rozsiahlymi sezónnymi prepravami robotníkov cestujúcich za prácou do Nemecka.

Významný podiel medzi cestujúcimi mali počas celej vojny nemeckí rekreanti a dovolenkujúci vojaci. V roku 1942 sa uskutočnili povestné židovské transporty.

Nákladná železničná doprava na Slovensku bola po 2. svetovej vojne poznačená Stalinovou koncepciou „železa a ocele“. Došlo k výraznej koncentrácii dopravy na trate I. a II. hlavného ťahu. Sústavný tlak na neustále zvyšovanie kapacity železničnej dopravy v tomto období spôsoboval preorientovanie pozornosti predovšetkým na napĺňanie kvantitatívnych ukazovateľov jej činnosti. Strmý nárast jej výkonov rýchlo vyčerpával dopravné, prepravné i zriaďovacie kapacity železníc na Slovensku a situáciu sa nepodarilo vyriešiť ani konečnou náhradou parnej trakcie novými trakciami v 70. rokoch. Napätie medzi požiadavkami na prepravu a technickými možnosťami železnice sa napokon stalo chronickým. Industrializácia Slovenska mala významný vplyv i na rast frekvencie osobnej prepravy - ľudia cestovali za prácou a do škôl aj na pomerne veľké vzdialenosti. K jej poklesu došlo až počas 70. rokov v dôsledku rozvoja individuálneho motorizmu.

#### Nežná revolúcia

V tomto stave zastihla našu železnicu „nežná revolúcia“. Po desaťročí prešľapovania sa na začiatku 21. storočia spustila azda najrozsiahlejšia železničná transfor-

mácia. Na jej úplné premietnutie do nového železničného „všedného dňa“ si ale ešte budeme musieť zrejme nejaký ten rok počkať.

*Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.*

*Foto: archív MDC*



# Železničná stanica v ružovej záhrade

## SÚŤAŽ O NAJKRAJŠIU VIANOČNE VYZDOBENÚ STANICU VYHRALI ŽELEZNIČIARI Z BÁNOVIEC NAD ONDAVOU

Súťaž o najkrajšiu vianočne vyzdobenú stanicu vyvrcholila. S netrpezlivosťou sme očakávali vašu poštu, v ktorej ste posielali fotografie vyzdobených železničných staníc, ale aj iných pracovísk. Keďže prevádzka na železnici je nepretržitá, mnohí z vás si aspoň na krátky čas skrášili vianočnou ozdobou dopravné kancelárie, stavadlá či celé stanice. Obdivovali sme vašu šikovnosť, s akou ste dokázali oživiť pracoviská, ktoré sú pre mnohých akýmsi druhým domovom. Fotografie ste mohli vidieť už v minulom čísle nášho časopisu a dnes predstavujeme víťaznú stanicu.

Výber bol skutočne ťažký. Každý záber dýchal príjemnou sviatočnou atmosférou, bolo vidieť, že ste si dali záležať. Urobiť radosť nielen sebe, ale i cestujúcim sa teda podarilo. Vyhrať však môže iba jeden, i keď pomyselnými víťazmi ste boli všetci, ktorí ste sa do súťaže zapojili. Prvenstvo v súťaži získala Železničná stanica Bánovce nad Ondavou.



V čase našej návštevy sme v službe zastihli operátorku Auréliu Kocsiovú, výhybkára Štefana Kušníra a výpravcu Jozefa Janova.

Malá, ale dôležitá stanica na východe Slovenska leží na trati Michalany- Medzilaborce. Bánovce nad Ondavou sú špecifické i tým, že tu končí elektrifikovaná trať smerom na Medzilaborce. Je spojnicou troch smerov, na Humenné, Michalany a Veľké Kapušany. Keď vystúpíte z vlaku, akoby ste sa ocitli niekde v parku. Nádherné ihličnaté stromy lemujú priečelie stanice, nechýbajú ani ozdobné kríky, v upravených záhonoch šípové ruže, ktoré v lete ešte viac skrášia priestor pri prvom nástupišti. Všade čisto, akoby odtiaľ práve pred chvíľou odišla upratovacia čata. Prednostka Železničnej stanice Bánovce nad Ondavou Ing. Mária Némethová nás pozýva k sebe do kancelárie. Vidieť, že tu „vládne“ ženská ruka. – **Budete sa čudovať, ale zásluhu na tom, že na našej stanici je poriadok a čistota, majú predovšetkým muži**, - oponuje na slová chvály a našu poznámku prednostka. – **So skrášľovaním staničného priestoru, vysádzaním drevín a kvetov začali ešte moji predchodcovia.** Prednosta Michal Zitrický mal poriadok rád. V spomienkach bývalých zamestnancov sa traduje, že sa upratovalo i keď len lístok zo stromu spadol. Po ňom nastúpil Anton Marga, ktorý tiež dbal o zeleň i poriadok. Za roky sa tak v našich ľuďoch už automaticky zachoval zvyk pravidelne

dbať o vzhľad stanice, veď je to v podstate náš druhý domov. Keď som tu pred piatimi rokmi nastúpila ako prednostka, milo ma prekvapilo, že vždy, keď to bolo potrebné, sa zamestnanci stanice so slovami „ideme na rajóny“ dali dokopy, v ktorokoľvek ročné obdobie. Je tomu tak i v pridelených dopravných

- v Hatalove, Budkovciach na širokom i normálnom rozchode. Počas celého roka sa o svoje pracoviská starajú tak, akoby sme Vianoce mali stále. Poriadok a čistota je u nás samozrejmosťou, čo oceňujú i cestujúci, ktorým tak spríjemňujeme pobyt v stanici.

I to bol dôvod, prečo sa Ing. Mária Némethová rozhodla prihlásiť „svoju“ stanicu do našej vianočnej súťaže. – **Inšpirovala ma predchádzajúca zima, vtedy bola stanica ozaj krásna. Možno neuveríte, ale ozdoby si naši ľudia vyrobili doma a doniesli na stanicu.** Pred týmito Vianocami napríklad prišiel za mnou výhybkár Michal Benetin, či nemáme niekde staré pásky do ďalekopisu. I keď sme nejaké mali, boli podľa neho úzke. Tak nakúpil v papiernictve širšie a doma z nich urobili hviezdičky. Doniesol ich vyše päťsto... Cez sviatky sme mali vyzdobený i stromček pred dopravnou kanceláriou, vianočnú atmosféru pripomínali i okná na stanici, - rozprávala o nadšení svojich kolegov prednostka. Podľa Márie Némethovej je však samotná výzdoba len „kvapôčkou v mori“. – **I keď to viem už len z počutia, podobné súťaže, zamerané na zvyšovanie kultúry cestovania, boli i pred rokmi. Ešte v rámci ČSD sa aj naša stanica mohla v tomto pochváliť prvenstvom.** Zamestnanci, ktorí na tom mali veľký podiel, sú už na zaslúženom dôchodku, ale v súčasných majú dobrých



Ing. Mária Némethová, prednostka víťaznej železničnej stanice Bánovce nad Ondavou.

## Aj takéto boli a sú



Na rok 1987 v Bánovciach nad Ondavou určite nezabudnú. Snehové záveje na štvrtrej kolaji a na dolnej vyvýšenej rampe dokumentujú, koľko snehu tu napadlo.



Z historických fotiek vidieť, ako niekedy vyzerala čakáreň pre cestujúcich.



Takto vyzerala Železničná stanica Bánovce nad Ondavou v šesťdesiatich rokoch minulého storočia...



I pre služobne najstaršieho výpravcu Jozefa Janova patrí „jeho“ stanica k najkrajším na Slovensku.

nasledovníkov, ktorí sa starajú o pekný vzhľad stanice i vo voľnom čase, konštatuje prednostka. I keď pred rokmi pod Bánovce nad Ondavou patril len Hatalov, zamestnancov bolo viac. – **Zo 45 zamestnancov je nás v súčasnosti i s dopravňami 34. Chod našej stanice zabezpečujú piati výpravcovia, piati výhybkári a jedna operátorka. A sami vidíte, aký tu máme poriadok, - spokojne sa usmieva Ing. Némethová a dodáva: – Ozaj nikoho netreba naháňať do upratovania, u nás to ide automaticky.** Tým, že na stanici kvôli výmene rušňov stoja vlaky niekoľko minút, cestujúci ju môžu obdivovať. Milé bolo napríklad ocenenie turistu z Karlových Varov, ktorý si ju nafotil, pričom nešetril slovami uznania. Vraj určite patrí k najkrajším, akými doteraz prechádzal. V kronike sme našli i rôzne pochvalné vety a napríklad aj zápis bývalého predsedu federálnej česko - slovenskej vlády národného porozumenia Mariána Čalfu, ktorý sa pri návšteve o Bánovciach nad Ondavou vyjadril ako o najkrajšej stanici v republike. – **Po našich predchodcoch sme zdedili množstvo zelene, trávniky, ozdobné kríky i záhony šípových ruží. Snažíme sa, aby nám každý rok rozkvitali a robili radosť**



...a takto vyzerá dnes.

nielen nám, ale i cestujúcim. Ak ste zvedaví, prečo to robíme, tak toto je dôvod - popýšiť sa stále peknou stanicou, stanicou, kde sú celý rok Vianoce, stanicou v ružovej záhrade. A za tým

všetkým je kolektív našej stanice. Verím, že v budúcnosti predstavíte aj iné podobné pracoviská a kolektívy, lebo na železnici ich je určite veľa, – dodala na záver prednostka Železničnej stanice Bánovce nad Ondavou Ing. Mária Némethová.

Vladimír SALZER,  
foto autor a archív

## Bánovce nad Ondavou



Takto vyzeralo kryté nástupište pred niekoľkými desiatkami rokov...



...a takto vyzerá dnes.

# D eň plný spomienok na závory i závorárov

**AJ TAK BY MOHLI NAZVAŤ ŽELEZNIČIARI Z TORNALE A OKOLIA ROZLÚČKU S POSLEDNÝMI MECHANICKÝMI ZÁVORAMI**

Gemerskú Panicu, obec neďaleko Tornale poznajú vodiči motorových vozidiel dokonale. Cestu im tu dlhé roky pri prechádzaní traťou medzi Plešivcom a Zvolenom križovali mechanické závory. Niekoľko minútové čakanie pri spustených rampách je od novembra minulého roka minulosťou. Nahradilo ich moderné plnoautomatické priecestné zabezpečovacie zariadenie. Dnes už historické mechanické závory však neskončili na smetisku, stanú sa súčasťou expozície Múzeja - dokumentačného centra ŽSR v Bratislave.

Rozlúčku mali ako sa patrí. Prednostka Železničnej stanice Tornala Oľga Fábryová zorganizovala pri tejto príležitosti akciu, ktorej sa zúčastnili zamestnanci domovskej stanice i jej pracovníci. Priestory kultúrneho domu v Gemerskej Panici vďaka pochopeniu a ústretovosti tamojšieho starostu Milana Majoroša, patrili ostatný januárový piatok iba železničiarom.

Po pracovnej porade časť kolektívu varila guláš a partia, ktorá roky slúžila na závorárskom stanovišti, sa vybrala symbolicky prepáliť brvná závor. Nahradilo ich poriadne poleno, do ktorého sa pustil dozorca výhybiek Ladislav Csíkfeješ. Pomyselným zakrútením, pripomí-



Vzácnymi pozvanými hosťami boli i bývalé závorárky, zľava Dagmara Radnótyová, Ružena Kamenská a Mária Izáková, ktoré si tiež zaspomínali na roky služby v Gemerskej Panici.

najúcim spúšťanie závor, dal bodku za dnes už neexistujúcim zariadením.

V sále domu kultúry bolo živo. Pospomínali sa nielen staré historky, ale i čo to zo súčasnosti. – **Keď som nastúpil na túto štreku,** - začal František Mezei, výpravca na dôchodku, - **bolo na trati medzi Plešivcom a Lenártovcami sedemnást' závorárskych stanovišť. Dnes sme sa symbolicky rozlúčili s posledným v našom rajóne.** Závorárskemu pracovníku dlhé roky „vládli“ ženy. Na roky služby zaspomínala aj Dagmara Radnótyová: - **Spustené závory boli pre niektorých vodičov ako červené plátno pre býka. Obzvlášť pre jedného v autobuse, my sme ho volali „Gotwaldovský“.** Keď prišiel na priecestie a zbadal rampy



Na symbolickom plnení závor sa zúčastnili aj (zľava) výpravca Ladislav Thuza a dozorcovia výhybiek Ladislav Csíkfeješ a Zoltán Dušek.

dole, vždy sa hneval a často mi aj poriadne vynadal. Do mňa akoby sto čertov vošlo, nič som mu neostala dlžná... Zhodou okolností sme sa po čase stretli, ale to už bola iná debata. Aj sa ospravedlnil,- spomínala bývalá závorárka na nedisciplinovaného vodiča. Ťažké srdce mala na uponáhľaných a uhundraných vodičov i Ružena Kamenská: - **Niektorí boli ako nepričetní, samé nadávky... nebolo to príjemné, ale... i toto je profesia závorára.** Pohľad, ako sa hovorí, z druhej

strany, mal na závory i pozvaný hosť, rušňovodič z Carga Ivan Igaz. – **Za roky praxe človek len žasne nad trúfalosťou „tiežvodičov“.** Napriek spusteným závorám sa odvážia vojsť do koľajiska, akoby nerozmýšľali nad následkami. Keď tak idem priemernou rýchlosťou 80 kilometrov za hodinu s nákladným vlakom, kým zabrzdim, môže byť neskoro. Závory pre mňa tak boli skôr ochranou. Traťovák Bc. Jozef Kraxner z SMÚ Jesenské potvrdil jeho slová. – **Priecestie je v našom rajóne a neraz sme museli zasahovať.** Spomínam si, ako sa nám ho v jeden piatok podarilo obnoviť po tom, ako ho poškodili. Ešte som pomaly ani nedošiel domov a už ma volali, že závory sú polámané. Súčasnú plnoautomatické priecestné zabezpečovacie zariadenie považujem za prínos, pretože kým mechanické závory boli pri jazde vlaku uzatvorené štyri i viac minút, čas na dávanie výstrahy na novom zariadení je 35 sekúnd. Verím, že to niektorí vodiči nezneužijú, pretože to by bolo zahrávanie sa s vlastným životom,- povedal Jozef Kraxner. Stretnutie v Gemerskej Panici končilo neskoro večer. K slávnostnej atmosfére prispeli i bývalí kolegovia, železničari, súrodenci Štefan a Zoltán Zsóri, dnes podnikatelia, ktorí zabezpečili bohaté množstvo ovocia. No keďže pre mnohých bola sobota dňom služby, i táto akcia musela skončiť.

Nové zabezpečovacie zariadenie v Gemerskej Panici slúži bez problémov, bodaj by to aj tak vydržalo. Za všetkých to zhodnotil starosta obce Milan Majoroš. – **Verím, že tí, ktorí budú prechádzať našou obcou, ocenia zmodernizovanie a zvýšenie bezpečnosti.**

Vladimír SALZER,  
foto: autor



Guláš sa naozaj vydaril, mohli spokojne konštatovať kolegovia výpravcovia. Šéfkuchár, výpravca František Mezei, dnes už dôchodca a jeho nasledovník, služobne činný výpravca Ladislav Thuza. Najväčšou odmenou pre nich bolo to, že niektorí si guláš dali i viackrát.

# Ked' má železnica hlboké korene

S HURVÍNKOM PO ZABUDNUTEJ TRATI ZVOLEN - ŠAHY

Aj napriek chladnému ránu sa skupinka „vlakodšencov“ stretla 9. februára v rannom vlaku Horehrovec v Bratislave. Cieľ a smer bol jasný a jediný – Zvolen! Tu totiž na nadšencov pary aj z ostatných smerov Slovenska čakal Malý Býček. Svojím povestným odfukovaním vítal na štvrtom peróne priaznivcov a obdivovateľov pary. Nostalgieckou jazdou tak začala šnúra akcií venovaná oslavám 160. výročia príchodu prvého parného vlaku na územie Slovenska.

Šťastlivci, ktorí si dopredu objednali miestenky sa usádzali vo vlaku. Ostatní (a nebolo ich málo) závisťivo obzerali parný rušeň Malý Býček. Pomaranč začal zaberat' svojim typickým rachotom a súprava sa rozbehla po železničnej trati, smer - Krupina. Premiestnili sme sa na koniec nástupišťa, kde nás hneď a zaraz pohltil Hurvínek, ktorý bol tiež zaplnený do posledného miestečka. Dnes slúžil ako požiarňový vlak, presne podľa požiarneho štatútu ŽSR. Už svieti zelená a pán výpravca vypravuje historickú vlakovú súpravu na železničnú trať, kam už nejaký ten piatok osobný vlak nezavítal. Hneď za Zvolenom sa trať zatáča doprava a prekonáva po moste Slatinu a stráca sa v lese...



Zaujímavosťou mosta cez Ipel' je, že tento pomerne neobvyklý most pre lokálku je vlastne jedným z polí pôvodného bratislavského mosta Františka Jozefa cez Dunaj z roku 1891. Na archívnej fotografii MDC je železničný most v pravo, kolajnica na širšom cestnom ľavom moste patria električke Bratislava – Viedeň.

## Podzámčok

Naša cesta traťou 153 pokračovala veselo ďalej. V každej stanici sme mali krátky pobyt. Bol som milo prekvapený množstvom ľudí, ktorí nás očakávali na zastávkach a v železničných staniaciach. Vidno, že železnica v týchto krajoch zapustila hlboké korene. Podzámčok. Neuveriteľné. Folklorný súbor, guláš... hádam celá obec sa prišla pozrieť. Až mi bolo ľúto, že sme iba tak prehrkotali za úžasných ovácií okolo nich. Vypiskovanie a mávanie nemalo konca. Hurvínek hrkotal na vchodovom zhlaví Krupiny a naše neveriace pohľady smerovali k súprave odstaveného parného vlaku, ktorý už ďalej nepokračoval. Tolkó národa vidieť azda iba na veľkých zrazoch typu



Jano Zádružný, už ako živá rekvizita v svojej historickej uniforme, predával symbolické lístky na trasu Zvolen – Šahy.

Rendez a GP. Aj počasie sa umúdrilo a na ďalšej ceste nás už sprevádzalo i slniečko. Natrieskaný vlak sa pohol smerom k Šahám, kde bol cieľ našej dnešnej cesty. Bolo zábavné sledovať desiatky fotografov a filmárov, ktorí doslova naháňali vlak zo Zvolena až do Šiah.

## Most cez Ipel'

Už je pred nami most cez Ipel' a vzápätí sa z pravej strany pripája trať z Čaty a Štúrova. Zaujímavosťou mosta cez Ipel' je, že tento pomerne neobvyklý most pre lokálku je vlastne jedným z polí pôvodného bratislavského mosta Františka Jozefa cez Dunaj z roku 1891. V Šahách evidentne o akcii nevedeli, na stanicu sa zbehlo len niekoľko desiatok náhodných obyvateľov. Historici pod vedením pána Kožucha sa vydali smerom k hranici s Maďarskom po stopách dnes už zaniknutej trate do Maďarska. Kolaje vedú na strane ŽSR skoro až na hraničnú čiaru. Zo strany



MÁV sú už kolajnice znesené, ale pozostatky trate sú evidentné. Zhruba po hodine, počas ktorej bol vykonaný posun, sa Hurvínek pustil na spiatočnú cestu...

Na záver iba dodáme, že od 2. februára 2003 bola aj na tejto trati Zvolen - Šahy a Šahy - Čata osobná doprava zrušená.

Ivan WLACHOVSKÝ  
Foto: Igor MOLNÁR  
a Zuzana WLACHOVSKÁ

## Čriepky z histórie

Železničná trať a jej výstavba v niekdajšej Hontianskej župe plánovala pospájať takmer všetky mestá a dediny. Koncesia na jej výstavbu a prevádzku bola vydaná nariadením MO č. 20171/98.III.28 Ladislavovi Ivankovi, zástupcovi výboru pre realizáciu miestnych železníc Hontianskej župy. Z celého veľkorysého zámeru sa však napokon podarilo vybudovať iba trať zo Šiah do Krupiny.

Výstavba 40,2 km dlhej železnice si vyžiadala vybudovať násypy vysoké až 17 m a zárezy hlboké 15 m. Na trati so 4 stanicami boli postavené 4 výpravné budovy so skladmi, 1 sklad obilia, 1 remíza rušňov a 14 strážnych stanovišť. Zo 71 úrovňových priecestí trate boli závorami kryté iba 3. Prevádzka na železnici sa začala 7. apríla 1899.

Po vzniku ČSR bolo treba doplniť sieť železníc, aby sa zlepšilo nielen spojenie Čiech so Slovenskom, ale aj spojenie medzi jednotlivými časťami Slovenska. A tak bol prijatý zákon č. 235 Zb. z. a. n. z 30. marca 1920 o stavbe 15 nových železničných tratí na finančné náklady štátu. Jednou z prvých takto postavených železníc bola aj trať **Zvolen - Krupina**.

Výstavbu tejto železničnej trate urýchlila skutočnosť, že železničná trať Šahy - Lučenec pripadla Maďarsku, a tak zostalo rozsiahle územie južne od Zvolena bez železničného spojenia s novým hospodárskym a administratívnym strediskom územia. Bola tu síce bývalá župná trať Krupina - Šahy, ale končila v Krupine. Doprava medzi Zvolenom a Krupinou sa uskutočňovala hlavne povozmi s konským potahom a nákladnými autami. Železničné spojenie so Zvolenom sa tak stalo nevyhnutnosťou.

Projekt železničnej trate vypracoval Ing. A. Zdráhal. Pred začatím stavby železničná stavebná správa vypracovala pre niektoré úseky varianty, na základe ktorých sa učila definitívna trasa novej železnice. Najväčšie ťažkosti pri výbere vhodnej trasy boli medzi 20. a 21. km, s relatívne vysokým priečnym valom. Pokiaľ išlo o stavebné práce, trasu novej železnice rozdelili na 5 stavebných úsekov dĺžky asi po 7 km a na základe verejnej súťaže zadaná súkromným firmám. Stavebné práce začali 3. januára 1923 na prvom úseku zo Zvolena. Stavbu si prezrel 26. augusta 1923 i vtedajší prezident republiky T. G. Masaryk, a to na 1. úseku. Ukončenie a odovzdanie železničnej trate sa predpokladalo v decembri 1924. Územie, ktorým železnica vedie, je kopcovité a členené hojnými vodnými tokmi. Početné terénne prekážky prekonávali tunelmi, mostmi, násypmi, zárezy spevňovať opornými múrmi. Budovy boli postavené podľa plánov vypracovaných stavebnou správou, pričom sa bral ohľad na miestne pomery a charakter kraja.

**Novú železničnú trať postavili napriek finančným ťažkostiam za pomerne krátky čas. Slávnostné odovzdanie do prevádzky bolo vo Zvolene 15. januára 1925.**

## České dráhy majú nového šéfa

Novým šéfom Českých dráh, a.s. sa od 1. februára stal Peter Žaluda. Dozorná rada ho zvolila do funkcie predsedu predstavenstva a na post generálneho riaditeľa. Svojej funkcii sa vzdal doterajší generálny riaditeľ ČD Jozef Bazala, ktorý od toho istého dátumu riadi dcérsku spoločnosť ČD CARGO. Peter Žaluda je siedmym šéfom ČD od rozdelenia Československa.

## Španielsky vlakový rekord

Po rokoch prerušovaných prác otvorili vysokorychlostné vlakové spojenie medzi španielskymi mestami Madrid a Barcelona. Prvý vlak AVE opustil katalánsku metropolu Barcelonu v stredu 20. februára o šiestej ráno a do svojho cieľa v hlavnom meste Madride dorazil za 2 hodiny a 38 minút. Na novej trati bude denne premávať v každom smere až 17 vlakov a späťtočný cestovný lístok stojí okolo päťtisíc korún. Doteraz spájali rýchle vlaky v Španielsku iba Madrid s mestami Sevilla, Valladolid, Toledo a Malaga.

## Desiate narodeniny

Žilinské Občianske združenie (OZ) Truc sphérique, ktoré prevádzkuje kultúrne centrum Stanica Žilina - Záriečie, oslavuje desiate výročie vzniku. Za toto obdobie zorganizovalo stovky akcií, projektov, mnohé s medzinárodným obsadením, na ktorých sa zúčastnilo vyše stotisíc divákov a množstvo umelcov. Od roku 2003 začali s rekonštrukciou a prevádzkou kultúrneho centra Stanica v budove starej železničnej zastávky Žilina - Záriečie. Centrum je dnes známe v celej Európe a je jediným priestorom svojho druhu v Žiline – na pomedzí centra súčasného umenia, komunitného centra a laboratória nových trendov v kultúre.

## MATIČIAR to je správna odpoveď

Takto sa volá mužská spevácka skupina z Kozároviec, ktorá získala v minulom roku prvenstvo v hitparáde Kapura. Ďakujeme za správne odpovede, z ktorých sme vyžrebovali jedného z vás. Cenu redakcie vyhráva

**Roman MAJLING z Trnavy.**  
Srdečne blahoželáme!

## Storočnicu oslávi na stanici



Od začiatku februára môžu cestujúci prešovskej železničnej stanice obdivovať dnes už raritu, parnú mašinku U 47 002, ktorá onedlho „oslávi“ storočnicu. Do Prešova sa dostala z Jindřichovho Hradca v roku 1959 s využitím na úzkorozchodnej lesnej železnici z Prešova cez Solivar, Sigord a Zlatú Baňu. Po vyradení ju v roku 1966 vystavili v starom ruňovom depe, neskôr našla svoje miesto v novovybudovanom depe. Po jeho zrušení v januári tohto roku jej hrozil zánik. Vďaka

nadšencom z údržby a opráv depa Daliborovi Fedorovi, Pavlovi Chomjákoví a Jozefovi Smigalloví, po obnovení a zakonzervovaní našla súčasne pôsobisko v priestoroch prešovskej stanice. Storočná mašinka má tak nový domov.

**František LORKO,**  
foto: autor

## Krásne životné jubileum Gejzu Illesa

Koncom minulého roku oslávil krásne životné jubileum 90 rokov Gejza Illesa, najstarší rádioamatér Slovenska, člen FIRAC-u, Združenia rádioamatérov železničiarov. Na železnici pracoval od roku 1955 ako investorský dozor investičnej výstavby oznamovacej techniky. Za dlhoročnú prácu v doprave získal vyznamenanie Zaslúžilý pracovník dopravy. Pod jeho vedením začal v roku 1964 pôsobiť Rádioklub pri ČSD OZD Košice. Celý život bol aktívnym rádioamatérom, zastával viaceré vedúce funkcie



pájajú všetci, čo ho poznajú nielen osobne, ale i z éteru.

v Ústrednom Rádio-klube, veľkou mierou napomohol k popularizácii a rozvoju rádioamatérstva na Slovensku. Dodnes aktívne pracuje na rádiových vlnách, veľmi dobre ho poznajú rádioamatéri v mnohých častiach sveta. Od roku 1992 je vedúcim operátorom klubovej stanice FIRAC, amatérov, železničiarov Slovenska. K blahoželaniu k významnému životnému jubileu sa pri-

## Železničari plesali

Čas plesov a zábav vyvrcholil po celom Slovensku.

**Možnosť zabaviť sa využili i železničari zo Slovenského Nového Mesta. Na obecnom plese nechýbal azda nikto z domácich železničiarov a z blízkeho okolia, samozrejme okrem tých službukonajúcich. S rozhodnutím čo najkorsšieho stretnutia na tanečnom parkete a nielen v práci vydržali naši kolegovia, pri dobrej hudbe a bohatom stole, až do rána.**

Foto: Vladimír SALZER





# - Pri tretej koľaji dávajte pozor!

## ČIERNE MINÚTY NA ŽELEZNICI

Aj napriek tomu, železnica patrí medzi najbezpečnejšie spôsoby dopravy, vyskytnú sa situácie, ktoré sa označujú ako čierne minúty. My vám na tomto mieste budeme prinášať zaznamenané situácie, ktoré sa stali v ŽSR. Ide predovšetkým o nehody, avšak ich pripomenutie nech nie iba trpkou spomienkou, skôr ponaučením.

### Je piatok 2. júna 1995.

Po nočnej búrke je teplé, slnečné ráno. Viditeľnosť je výborná, je jasno. V Železničnej stanici Svätý Jur, šesť minút po šiestej hodine, začína odovzdávka dopravnej služby medzi výpravcami. Koľaje voľné – druhá, koľaje obsadené – prvá vlakom 67833, štvrtá vlakom 58551, tretia správkové vozne, staničné zabezpečovacie zariadenie reléové (RZZ) v poriadku až na Vk2/8, ktoré sú vypnuté z činnosti zabezpečovacieho zariadenia z dôvodu zatopenia záplavovou vodou po nočnej búrke...

Po prevzatí dopravnej služby zabezpečil výpravca vlakové cesty pre vlaky Os 2826, R 612, R 222 s tým, že odchod bol dovolovaný privolávacou návěstou (PN) na odchodovom návěstidle L2 a vlaky odchádzali na druhú traťovú koľaj. Asi o 6:30 hod. zazvonil traťový telefón a výpravcu z Bratislavy východ, oznamoval predvídaný odchod vlaku R 333 po 1. traťovej koľaji. Po prechode vlaku R 222 o 6:32 hod. výpravca pripravoval vlakovú cestu pre R 333 a to individuálnym stavaním radičov výmen 11/12 do odbočky. Obdobne postavil aj odchodovú vlakovú cestu pre uvedený vlak na nesprávnu traťovú koľaj. Po zaregistrovaní vlaku v približovanom úseku obslúžil tlačidlo PN pre vchod aj odchod a odišiel ku koľaji č. 2 s „V“ rozkazom pre vlak R 333. Po zastavení vlaku a jeho vyzomení, „V“ rozkazom vlak vypravil. Počkal na nástupišti pokiaľ vlak neopustil stanicu a potom sa vrátil do dopravnej kancelárie. Zabezpečovaciemu zariadeniu nevenoval pozornosť a ponechal ho v pôvodnom stave. O 6:45 hod dostal z Pezinka odhlášku o vlaku R 333 a zároveň prijal vlak R 614. Po jeho prijatí opäť zazvonil telefón a výpravca Bratislava východ, ohlásil predvídaný odchod vlaku Os 2879 po 1. traťovej koľaji s odchodom z Rače o 6:51 hod. Po zaregistrovaní, že vlak R 614 vstúpil do približovacieho úseku zavola výpravcu Bratislava východ a dal mu predvídaný odchod vlaku R 614 po 2. traťovej koľaji s prechodom v stanici Svätý Jur o 06:52 hod. Riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia postavil vchod vlaku. V čase keď sa vlak blížil k vchodovému návěstidlu, výpravcu zavola vlakový dispečer, ktorému dával príchody a odchody vlakov v Svätom Jure. Po skončení hovoru s vlakovým dispečerom už vlak vchádzal na druhú koľaj. Výpravca staničným rozhlasom oznamoval cestujúcim: - Pri tretej koľaji dávajte pozor, prechádza rýchlik! A potom obslúžil tlačidlo PN pri návěstidle L2 (**Poznámka: aj napriek tomu, že zariadenie nevykazovalo správnu činnosť, pred zatlačením tlačidla PN sa nepresvedčil o správnej polohe prechádzaných výmen**). Cestou z dopravnej kancelárie zobral výpravku a po príchode ku koľaji č. 2 dal vchádzajúcemu vlaku návěst „Odchod“. Rušňovodič prevzatie návěstí potvrdil zvukovou návěstou a pokračoval v jazde. Výpravca odstúpil od koľaje a sledo-

val odchod vlaku až za odchodové návěstidlo. Potom sa vrátil do dopravnej kancelárie, kde pohľadom na RZZ zistil, že priesvitky koľajovej spojky 11/12 sa mu sfarbujú na červeno smerom do odbočky na 1. traťovú koľaj. Uvedomil si, že vlaky R 614 a Os 2879 idú proti sebe. Rýchlo



zavolał elektrodispečera, ktorému oznámil, že spôsobil nehodu a požiadal ho o okamžité vypnutie TV. Zároveň zavolał aj výpravcu do Bratislavy východ a požiadal ho, aby vlak 2879 nevypravoval a ak už odišiel, aby sa vysielacťou pokúsil spojiť s rušňovodičom a zastaviť ho. Týmito úkonmi vyčerpал výpravca všetky možnosti na odvrátenie nebezpečenstva. Nasledovali dlhé minúty čakania, ako to dopadne.

**Vlak Os 2879** odchádzal zo stanice Bratislava Rača na návěst „Voľno“ návěstidla S1. Postupne zvyšoval rýchlosť až na 110 km/h. Prvé oddielové návěstidlo prechádzal v návěstí „Voľno“; druhé v návěstí „Výstraha“ a na poslednom bola návěst „STOJ“. Prenos návěstí na VZ zodpovedal skutočnosti. Pred návěstou „Výstraha“ rušňovodič vyradil odbočky a priebežnou brzdou postupne znižoval rýchlosť až na 32 km/h, ktorou sa blížil k návěstí „STOJ“.

**Vlak R 614** vchádzal do stanice Svätý Jur na návěst „Výstraha“ vchodového návěstidla a postupne znižoval rýchlosť. Keď bol pred dopravnej kanceláriou, zaregistroval na odchodovom návěstidle L2 „PN“ a výpravcu ktorý vyšiel z dopravnej kancelárie a dával mu návěst, „Odchod“. Rýchlosťou 29,5 km/h pokračoval v jazde popri návěstidle L2 aj cez odchodové výhybky smerom na 1. traťovú koľaj. Po prejdení výhybiek postupne zvyšoval rýchlosť až na 94 km/h (**Poznámka: a to aj napriek tomu, že nemal prenos návěstí na VZ a na ďalšom hlavom návěstidle mal očakávať zákaz jazdy**). Pri tejto rýchlosti po

vyjdení z oblúka spozoroval, že prvé oddielové návěstidlo platné pre jeho jazdu je zhasnuté (**zákaz jazdy**) a po 1. traťovej koľaji ide proti nemu osobný vlak. Použil rýchločinné brzdenie pričom došlo k zníženiu rýchlosti na 72 km/h a zároveň spozoroval, že došlo k strate napätia v TV. Keď videl, že zrážke vlakov nedokáže zabrániť, vyskočil z kabíny rušňa vpravo v smere jazdy... Zakrátko došlo k zrážke.

Počas celej jazdy návěstí na VZ neboli prenášané (nebol udelený súhlas pre jazdu po 1. traťovej koľaji do stanice Bratislava Rača).

Rušňovodič vlaku Os 2879 spolu s inštruktorom po spozorovaní, že z oblúka sa k nim veľkou rýchlosťou približuje vlak, taktiež vyskočili z HDV.

Po niekoľkých „dlhých mučivých minútach“ prišiel za výpravcom na stanici Svätý Jur cestujúci, ktorý sa ho spýtal, či nevie čo sa stalo, lebo videl niekoľko sanitiek a policajných vozov. Až v tom momente si výpravca uvedomil, že došlo k najhoršiemu – čelnej zrážke vlakov.

### Následky:

pri uvedenej nehode došlo k zraneniu 77 osôb v rozsahu od ľahkého zranenia až po ťažké zranenia s trvalými následkami, k poškodeniu 2 HDV a 13 vozňov. Materiálna škoda bola vyčíslená na viac ako 22 mil. Sk.

### Prčina:

porušenie platných predpisových ustanovení výpravcom stanice Svätý Jur (D101/T101 čl. 398, 399, 403 a D2 čl. 73, 602) a rušňovodičom vlaku R 614 (D1 čl. 9, 21, 132c, 157 a V2EM čl. 24a, 82i)

### Rozsudok v mene republiky

– táto nehoda mala súdnu dohru na Okresnom súde Bratislava III, ktorý vyniesol rozsudok v zmysle Tretného zákona.

Spracované z archívnych a šetriacich materiálov Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

Foto z poskytnutých súkromných archívov.

Ing Ján. NASTIŠIN,  
Odbor 440 GR ŽSR

# Sprevádzalo ma svetlo petrolejky

**- VŽDY SOM SA NAJLEPŠIE CÍTIL NA ŽELEZNICI A MEDZI ŽELEZNIČIARMI,  
- Hovorí VILIAM ČIKOVSKÝ**

Keby sme chceli byť nostalgický vyzeralo by to asi takto: - Začalo to v malom strážnom domčeku Hradlo Čingov, pred vyše šesťdesiatimi rokmi... avšak pokračovať by sme mohli azda vtedy, keby sme nemali zaostrené na človeka so zmyslom pre humor, železničiara, športovca, skvelého spoločníka. Reč bude o známom železničiarovi, ako o ňom už v iných médiách napísali – o železničnom stratégovi – Viliamovi Čikovskom. Nedá mi však nespomenúť, že Vila, ako o ňom budeme familiárne hovoriť, sme vždy radi privítali aj v našej redakcii. My jeho odchodom nestrácame iba kolegu, ale aj skvelého informátora.

- Ani dnes si neviem predstaviť inú profesiu, v ktorej by som sa cítil tak dobre a isto, ako na železnici, - hovorí čerstvý dôchodca Viliam Čikovský. Po vyše štyridsiatich rokoch odišiel do dôchodku z funkcie vedúceho oddelenia riadenia dopravy OR v Košiciach. Vila Čikovského k železnici naozaj priviedol v prvom rade fakt, že sa narodil a žil takmer na štreke. Rodným domčekom bol nielen pre neho, ale aj jeho troch súrodencov, strážny domček - Hradlo Čingov. Nuž a to, že pri výbere povolania nasledoval starého otca, otca a brata znamenalo, že zo železničiarov kruhov neodbočí.

Na detské a študentské časy si Viliam spomína veľmi jasne a svetlo do celého príbehu dáva svetlo petrolejovej lampy. A práve petrolejka ho sprevádzala detstvom rovnako, ako vylomeniny so súrodencami. Petrolejka preto, že nielen doma, ale neskôr i v práci bola táto lampa dlhé roky jediným zdrojom svetla. Najmä s bratom Milošom si popri štreke naozaj užili. Azda úplne prirodzene tak vyznie fakt, že: - **Najlepšie sme sa cítili naozaj medzi železničiarimi**, - konštatuje Vilo. Medzi nezabudnuteľné a azda aj najkrajšie zážitky z detstva sú pre Viliama chvíle prežité na železnici pri zdvojkoľajovaní hlavného železničného ťahu. Ako päťročný sledoval dianie



*Viliam, zatlieskajte si spolu! Nielen dobrej muzike, ale aj твоjim železničiarom.*

na železnici naozaj so záujmom. Ten potom preniesol na strednú ekonomickú školu do Trnavy, kde študoval v železničnom odbore. Ako čerstvý maturant pracoval ako hradlár vo Vydrušku. Signalista, výpravca, vlakový dispečer, prevádzkový dispečer, vedúci zmeny, kontrolný dispečer, vedúci oddelenia riadenia dopravy – tak to je šnúra vykonávaných funkcií, v ktorých Vilo Čikovský plával ako ryba vo vode, v celom svojom profesionálnom živote. A okrem týchto funkcií mu patria aj ďalšie – koordinátor výlukových prác a to nielen pri ostatných stavbách modernizácie tratí, ale počas celého pôsobenia v riadiacich funkciách. Mať pod palcom riadenie dopravy na východe Slovenska znamená často, byť tam, kde sa niečo deje. Aj toto sú pre Viliama Čikovského veľmi blízke konštatovania. Veľa by vedel rozprávať o mnohých mimoriadnostiach na železnici a na jednu spomína takto: - **Bol február 1998, myslím, že to začalo presne šiesteho a trvalo to osem dní, kedy Slovensko postihla jedna z najťažších snehových kalamít. Práve vtedy zohrala železnica jednu z neza-**

**stupiteľných úloh. V rôznych častiach Slovenska totiž fungovala ako jediný spôsob dopravy – železnica, a to vďaka železničiarom**, - spomína Vilo Čikovský. Známy je aj tým, že vychoval veľa mladých ľudí a vzťah k železnici preniesol aj na svojich synov. - **Odchádzam s dobrým pocitom i keď smutný. Smutný som však iba preto, že sa musím rozlúčiť s vami. Pracoval som s dobrými a ja vás nazvem, aj krásnymi ľuďmi. Musím povedať, že som rád, že som s vami mohol pracovať a ďakujem všetkým za spoluprácu i spoločné chvíle. Želám vám i vašim rodinám veľa zdravia, šťastia a pokoja**, - poďakoval sa Viliam Čikovský všetkým spolupracovníkom. Na rozlúčkovom stretnutí nič nenaznačovalo, že by malo ísť smutnú udalosť. Práve naopak, Vilo sa v tónoch ľudovej muziky, pri speve a zábavných historkách rozlúčil – ako sa na neho patrí - veselo.

Vilko, už si zaslúžený dôchodok. Práve Ti, aby si s rodinou a pri tenise prežil veľa krásnych chvíľ.

**Dana SCHWARTZOVÁ,**  
foto: autorka



*Na rozlúčkovom stretnutí, ktoré pripravil Viliam pre svojich spolupracovníkov, vládla dobrá nálada, smiech a ako inak – aj dobrá muzika a spev.*

## Hovorkyňa opäť na stupni víťazov

Nielen slovom je naša hovorkyňa „živá“. Opäť po roku pretavila Martina Pavliková svoju lyžiarsku vášeň do bronzovej podoby počas tohtoročných Majstrovstiev Slovenska novinárov – lyžiarov. Na vysvetlenie, stále je totiž aj členkou Slovenského syndikátu novinárov, ktorý má toto podujatie pod palcom. Tentokrát sa 31. ročník konal na Donovaloch, takže šéfka odboru komunikácie bola takpovediac doma. - **Musím sa priznať, že som tento rok začala seriózne cvičiť v posilňovni, takže na svahu som už pri piatej bránke „nezomierala“, ako to bývalo dosiaľ zvykom. V každom prípade lyžovanie zbožňujem, neviem si bez lyží zimu predstaviť a som veľmi rada, že aj na Donovaloch sa mi v skutočne silnej konkurencii takmer profesionálnych lyžiarok podarilo uspieť,** - prezradila Martina. Úspešne obhajoval farby ŽSR aj generálny riaditeľ Dalibor Zelený, ktorý má tiež spúšťanie sa po zasnežených svahoch „v krvi“ a donovalské svahy odskúšal prvýkrát. V novinárskych radoch sa nestratil, naopak, zástupcovia siedmej veľmoci sa jeho návšteve potešili, aj keď žiadnu pikantériu z diania na ŽSR sa ani tentoraz nedozvedeli. Obaja železniční lyžiar si zmerajú sily aj na neoficiálnych Majstrovstvách sveta novinárov lyžiarov, ktoré budú v Jasnej v prvý marcový týždeň. Takže držte palce, či palice?:-)



Hovorkyňa ŽSR Martina Pavliková skončila v slalome na treťom mieste.

Generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený si počas Majstrovstiev Slovenska novinárov prvýkrát odskúšal donovalské svahy.



Generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený si počas Majstrovstiev Slovenska novinárov prvýkrát odskúšal donovalské svahy.

týždeň. Takže držte palce, či palice?:-)

(das)

Foto: Michal SVITOK

## DARUJTE dve percentá pre SOLIDARITU

Vedenie neinvestičného fondu Solidarita vyzýva zamestnancov železníc, aby prispeli dvoma percentami zo zaplatenej dane za zdaňovacie obdobie roka 2007 na účet fondu.

Neinvestičný fond SOLIDARITA zamestnancov ŽSR pomáha od roku 1996 železničiarom a ich rodinám finančnou podporou pri problémoch vzniknutých pri výkone povolania na železnici, a to pri smrteľnom a ťažkom pracovnom úraze, následkoch živeľnej pohromy a v ťažkých životných situáciách. V roku 2007 fond SOLIDARITA poskytol pomoc 40 kolegom zo ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK a ich rodinám v celkovej sume 704 000 Sk. Okrem iného poskytol 1 podporu rodine po zamestnancovi, ktorý utrpel smrteľný pracovný úraz a 2 podpory zamestnancom, ktorí utrpeli v práci ťažkú ujmu na zdraví.

Zamestnanec, ktorý do 15. februára požiadal zamestnávateľa o ročné zúčtovanie dane, vyplní tlačivo Vyhlásenie o poukázaní sumy do výšky 2 % zaplatenej dane..., ktoré bolo distribuované na pracoviská železníc. Sumu 2 % zaplatenej dane treba doplniť z potvrdenia o zaplatení dane, ktoré na požiadanie vydá mzdová učtáreň. Rok 2007 a identifikačné údaje o prijímateľovi sú už na tlačive vyznačené. Obidve tlačivá musia byť v termíne od 1. do 30. apríla 2008 doručené miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska zamestnanca. Pre uľahčenie môžu zamestnanci najneskôr do 20. apríla poslať obidve vyplnené tlačivá služobnou poštou na adresu fondu: Solidarita zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, Bratislava. Fond ich doručí na príslušný daňový úrad.

Veríme, že využijete možnosť rozhodnúť o 2 percentách zo zaplatenej dane. Touto finančnou čiastkou pomôžete svojim kolegom železničiarom v krízových životných situáciách. **Vedenie fondu Solidarita vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú pomôcť!**

## Milé stretnutie po tridsiatich piatich rokoch

Takmer dvadsiatka traťových strojníkov a strojných zámočníkov sa po 35 rokoch od ukončenia školy zišla na svojom prvom stretnutí. Zorganizoval ho náš kolega Michal Capík z Trebišova, ktorý na širokorozchodnej trati pracuje ako dozorca výhybiiek. - **Študovali sme na SOU železničnom v Čiernej nad Tisou v spomínaných dvoch odboroch v rokoch 1969 až 1972 a od ukončenia školy sme sa väčšina nevideli,** - takto odpovedal na otázku, čo ho viedlo zorganizovať stretnutie spolužiakov, Michal Capík. A ešte dodal, že po náhodnom stretnutí so spolužiakom a kolegom z Popradu sa rozhodol pátrať po kontaktoch aj na ďalších spolužiakoch. Z tridsiatich absolventov, z takmer celého Slovenska sa mu podarilo skontaktovať s dvadsiatimi spolužiakmi. Osemnásť januárový deň tak bol veľmi príjemným stretnutím. Spoločné témy patrili nielen školským časom, ale i rodinnému životu, a samozrejme železnici. Dobrá nálada, úprimné rozhovory a radosť ich neopustili ani po 35 rokoch, kedy opustili školské lavice.



Tak toto je osemnásťka spolužiakov, ktorá pred 35 rokmi opustila školské lavice SOU železničného v Čiernej nad Tisou.

Michal CAPÍK



# najstaršiu železničnú pamiatku

## Šanca pre zberateľov

Ako sme v januárovom čísle Ž semaforu avizovali, Odbor komunikácie GR ŽSR, redakcia časopisu Ž semafor a Múzejno – dokumentačné centrum (MDC) ŽSR pri príležitosti 160. výročia železníc na Slovensku vyhlásili súťaž **O najstaršiu železničnú pamiatku**.

Na výzvu zareagovali medzi prvými zamestnanci železničnej stanice v Košiciach. I vďaka nim, vám môžeme priblížiť niekoľko záberov z pamätných kníh, ktoré sa zachovali a prinášajú spomienky na roky minulé. Okrem zaujímavých fotografií aj prvé zápisy zo začiatku minulého storočia. Zalistovali sme aj v kronikách a pamätnej knihe v Železničnej stanici Bánovce nad Ondavou. Dnešné spomienky teda patria záberom z východu.

Skúste i vy „zaloviť“ vo vašom archíve a pošlite nám fotografie, či dajte vedieť o zaujímavostiach úzko spätými so 160 - ročnou históriou výročia železníc na Slovensku.

Exponáty, popřípade ich fotografie môžete poslať železničnou poštou na adresu Mgr. Jozef Lehoeký, Odbor komunikácie GR ŽSR, Klemensova 8, Bratislava.

Tel. žel. 920/7585, št. 02/ 2029 7585 alebo mailovou poštou na adresu:

**lehoeky.jozef@zsr.sk.**

Do súťaže sa môžete prihlásiť do 31. októbra 2008.

**Redakcia**

**Foto: Vladimír SALZER**



S historickými zápsmi v pamätných knihách košickej stanice sme zalistovali s technickým námestníkom prednostu Ing. Stanislavom Sonogom ( na fotografii vpravo) a Mariánom Jarným, SIŽD.



Pri stavbe Košicko – Bohumínskej železnice v roku 1871 bola mestu Košice, vtedy s približne 25 tisíc obyvateľmi, odovzdaná pôvodná prijímacia budova. S menšími úpravami slúžila obyvateľom východného Slovenska celé storočie. Fotografia pochádza zo 60. rokov minulého storočia a ukazuje čelný pohľad na staničnú budovu. Nová prijímacia budova, akú ju teraz poznáme, bola odovzdaná 29. decembra 1973.



Košická železničná stanica šesťdesiatich rokov. To ešte po trati premávali parné rušne.



Fotografie z Pamätnej knihy košickej stanice pochádzajú z novembra 1921, kedy Košice navštívil prezident T. G. Masaryk.



Železničná stanica Bánovce nad Ondavou vo vojnových 40. rokoch minulého storočia.

# TVÁR ŽSR

## VYHLASUJEME ŠTVRTÝ ROČNÍK SÚŤAŽE!

O čase sa hovorí ako o mocnom fenoméne a my v redakcii môžeme jeho silu len potvrdiť. Ž semafor vykročil tento rok už do svojho osemnásteho roku, čo je ale viac prekvapujúce, aj naša obľúbená súťaž Tvár ŽSR začína už svoj štvrtý ročník.

Po skončení predchádzajúcich ročníkov sme dostali množstvo ohlasov, v ktorých ste nám písali svoje názory, dojmy a postrehy. Tretí ročník bol zaujímavý aj tým, že ste nám hneď po jeho vyhlásení zasielali tipy na kolegyně, ktoré sme však už z dôvodu uzávierky súťaže nezaradili. A aj to boli dôvody k vyhláseniu štvrtého ročníka. Okrem týchto dôvodov, sme vám po minulé roky sľúbili, že sa posnažíme urobiť niečo aj pre mužov. Nežné železničiarke pohľadie sa totiž dožadovo aj pánskej verzii súťaže a my sme tak viacerým vyšli v ústrety a podmienky súťaže sme upravili.

**Takže páni, železničiar, bez rozdielu veku, pracovného zaradenia, stavu a zmýšľania, máte šancu sa ukázať a ihneď sa prihlásiť do mužskej kategórie. Samozrejme to platí aj pre ženy, pretože ženská kategória zostáva bez zmien.**



### Milé kolegyně, kolegovia - neváhajte a prihláste sa!

Ak zvažujete a neviete sa rozhodnúť, zalistujte si v minuloročných číslach Ž semaforu, kde sme jednotlivé súťažiacie predstavovali a priniesli aj fotografie z finále. Možno vás ich odvaha, charizma či samotné zážitky z finále alebo fotografie premien presvedčia.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyny – ženu, kolegu – muža, ktorí sú zaujímaví, sympatickí, výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám svoje tipy do redakcie. Na veku a funkcii nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. Podrobnejšie informácie o priebehu súťaže budú v budúcom čísle Ž semaforu. Veríme, že aj dnešné fotografie, z ktorých sa na vás usmievaajú naše milé kolegyně, ktoré získali titul Tvár ŽSR a Čitateľská Tvár ŽSR v predchádzajúcich ročníkoch, vás presvedčia o správnosti nášho kroku opäť niečo urobiť pre ženy a mužov - železničiarov. Zaslúžia si to!

#### Podmienky a pravidlá súťaže!

\* Tvár ŽSR 2008 bude trvať od 1. marca do 1. augusta!

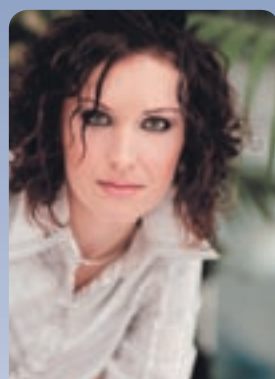
Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou sú fotografia a odpovede na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Čím sa v živote riadite?
3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?
4. Čo by ste na sebe zmenili?

### Titul Tvár ŽSR doteraz získali:



V roku 2005  
Renáta KRŠÁKOVÁ



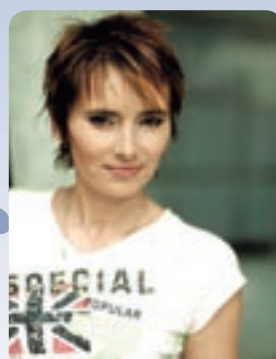
V roku 2006  
Ľudmila MALÍKOVÁ



V roku 2007  
Lívia TURANSKÁ



Čitateľská Tvár ŽSR  
Janka MARIŠČÁKOVÁ



Čitateľská Tvár ŽSR  
Slávka KREMPASKÁ



Čitateľská Tvár ŽSR  
Zlatica MIŠEKOVÁ