

ŽELEZNIČNÝ

Jún 2008



semafor

6

ROČNÍK XVIII.



Rendez 2008



Krásky na koľajniciach



Rekonštrukcie neobišli ani hlavné mesto

Foto: Martin BALKOVSKÝ

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Kde budete odдыхovat?

Darmo je, železnica i naďalej ostáva fenoménom spoločnosti.

Výstavy rušňov a ostatnej techniky lákajú ľudí a keď sa akcie uskutočnia v mesiaci detí, ich úspech je zaručený. Pri mašinkách tak môžete natrafiť na skupinky skôr narodených, ako spomínajú na obdobie pary, návštevníkov v aktívnom veku, ako okrem rodinného života preberajú aktuálne dianie i budúcnosť železnice, a popri nich šantiace ratolesti, ako s úžasom v očiach obdivujú vedľa stojacu nablýskanú parnú krásavicu. Vedľa nich odrazu prejde chlap v montérkach. Na prvý pohľad vidno, že je v práci, a nie hocijakej. Patrí totiž k jednej z tých obrovských krásavíc. Je špinavý od oleja, no úsmev má na tvári. I keď je náročné starať sa o takýto rušeň, veď jeho údržba zaberie nemálo času a financií, stále je to jeho záľuba a berie to ako relax, oddych.

Apropo, oddych. Už viete, kde budete toto leto dovolenkovat? Mnohí sa určite vyberiete k moru, niektorých lákajú poznávacie zájazdy, iní nevynechajú návštevu kúpaliska, alebo sa len tak, prejdete našou krásnou krajinou. Nezabudnite si však pribaliť fotoaparát. Veď fotografie sú často jediné, po ktorých siahneme, keď si chceme oživiť spomienky na príjemné chvíle, alebo na situácie, ktoré už v živote nezažijeme. A určite si ich nikdy nenecháme len pre seba. Ukazujeme ich rodine, priateľom a častokrát i kolegom v práci. Napríklad i prostredníctvom nášho časopisu, do ktorého sa každý mesiac snažíme vtesnať najzaujímavejšie informácie z diania železníc. A železničiar, to nie sú len zamestnanci ŽSR pri tratiach, na stavbách, v dopravniciach, či v technologických miestnostiach. Obzvlášť vydania v letných dovolenkových mesiacoch sú priam stvorené na to, aby sme železničiarov prezentovali aj ako ľudí, ktorí si vedia popri každodennej práci užívať i svoj voľný čas, vychutnávať svoju zaslúženú dovolenku. Nuž, kolegyně a kolegovia, hor sa do fotenia, nech je načo spomínať i pozerat'. A nezabudnite, zaujímavú, alebo netradičnú zvečnenú spomienku zaslať aj nám do redakcie.

Martin BALKOVSKÝ

ŽSR získali najvyšší rating

Železničiarom SR - slovenskému správcovi železničnej infraštruktúry, bol opätovne potvrdený rating emitenta A1 a dlhodobý lokálny rating Aaa.sk spoločnosťou Moody's Investors Service. Vo štvrtok 19. júna prevzal generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka toto ratingové hodnotenie so slovami: - Sme radi, že naša firma opäť získala najvyššie možné hodnotenie.

V súlade s metodológiou spoločnosti Moody's pre subjekty s väzbou na štátne authority, rating A1 pre ŽSR odráža hlavne spojenie nasledovných faktorov: hodnotenie úverovateľnosti 10 (v škále od 1 do 21, kde 1 predstavuje ekvivalent rizika Aaa, 2 - Aa1, 3 - Aa2, a tak ďalej, s 10 zodpovedajúcou úrovni Baa3), lokálny rating vlády: A1, podpora: vysoká podpora a závislosť: vysoká závislosť.

Moody's poznamenáva, že vydaný rating ŽSR A1 sa odráža predovšetkým od ratingu Vlády SR a tiež zahŕňa aj hodnotenie vlastných silných stránok spoločnosti, a aj vysoké očakávania vládnej podpory v prípade potreby mimoriadnej pomoci.



Sociálny komfort pre železničiarov

NOVÉ PRIESTORY PRE ZAMESTNANCOV BRATISLAVSKEJ HLAVNEJ STANICE ODOVZDALI 2. JÚNA DO PREVÁDZKY



Ing. Ladislav Veršovský, Ing. Štefan Hlinka a Ing. Pavol Országh - slávnostným prestrihnutím pásky odovzdali nové zariadenie železničiarom.

- Som rád, že dnes môžeme odovzdať našim zamestnancom nové zariadenie, ktoré im zabezpečí sociálny komfort, - povedal Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR na slávnostnom otvorení stavby. Generálny riaditeľ sa ďalej poďakoval zhotoviteľovi a ďalším zainteresovaným zložkám, ktorým sa v pomerne krátkom čase podarilo zrealizovať a odovzdať stavbu do užívania.

Po dlhodobu sa vlečúcich problémoch so sociálnymi a hygienickými podmienkami na odstavnom koľajisku bratislavskej hlavnej stanice a po aprílovom požiari v roku 2007 boli takmer päťdesiat zamestnanci posunu v provizórnych priestoroch. - Som veľmi rád, že naši zamestnanci dostanú nové priestory, v ktorých je zabezpečený sociálny komfort zodpovedajúci dnešným hygienickým požiadavkám pre prácu v tak náročných podmienkach, v akých pracujú, - povedal Ing. Pavol Országh, prednosta bratislavskej hlavnej stanice. - Samotná výstavba začala v novembri 2007 likvidáciou zvyškov pôvodného objektu. V krátkej dobe sa podarilo v zlož-

tých podmienkach, za nepretržitej prevádzky, vybudovať nové sociálne zariadenie. Naši zamestnanci museli vykonať množstvo klasickej ručnej práce za pomoci len drobnej mechanizácie, pretože na stavenisko nebolo možné dopraviť veľkú mechanizáciu, keďže sa budova nachádza medzi hlavnými traťovými koľajami. Komplikované zásobovanie, realizácia i náročná organizácia práce však priniesli želaný výsledok, - povedal na slávnostnom otvorení Ing. Ladislav Veršovský, generálny riaditeľ a predseda predstavenstva Reding, a.s.

Nové zariadenie poskytuje priestor pre 45 prevádzkových zamestnancov (nádražných, vedúcich posunu, posunovačov a dozorcov výhybiek). Dostanú tak do užívania šatne, umývareň so sprchami, WC, pohotovostné WC, dennú miestnosť s kuchynským kútom a kanceláriu nádražného.

(sch)



V poradí piata, a v dĺžke prvá

DIALKOVO OVLÁDANÁ TRÁŤ BRATISLAVA RAČA – NOVÉ MESTO NAD VÁHOM

Súčasťou rekonštrukcie traťového úseku od Železničnej stanice Bratislava Rača až po Nové Mesto nad Váhom, ktorá je už takmer ukončená, je aj uvedenie dispečerského pracoviska v Trnave do prevádzky na tejto diaľkovo ovládanej trati (DOT). Jeho technickému riešeniu a možnostiam obsluhy bola koncom mája venovaná prezentácia pre vybraných hostí, ktorú organizoval odbor dopravy GR ŽSR (O 410).

- Je to už piata DOT v sieti ŽSR, no dĺžkou úseku, vyše 87 kilometrov, je na prvom mieste. Z dispečerského pracoviska v Trnave je možné obsluhovať až 19 dopravní a nákladíšť, - začína prezentáciu Ing. Jozef

Kolej, manažér odboru 410 GR ŽSR. V miestnosti dispečerov DOT je 5 pracovných stolov obklopených LCD monitormi. Tri pracoviská slúžia na riadenie dopravy, pri ďalšom sedí operátor pre obsluhu technologických zaria-



Z tohto dispečerského pracoviska v Trnave je možné obsluhovať až 19 dopravní a nákladíšť na úseku 87 km.

dení pracoviska a posledné je určené na obsluhu informačných systémov. Z jedného miesta tak môžu sledovať aktuálny stav poplachového systému narušenia, elektrickej požiarnej signalizácie, informovať cestujúcich prostredníctvom hlasového a vizuálneho systému, no najmä sledovať a riadiť dopravu prostredníctvom ILTIS-u. – **To je integrovaný systém pre automatické stavanie vlakových ciest elektrického stavadiel firmy Siemens, ktorý plánuje, sleduje a riadi jazdy vlakov na základe inštalovaného cestovného poriadku a získaných informácií zo stavadiel.** – vysvetľuje Ing. Jozef Dudák, z odboru 410 GR ŽSR. Každý vlak je v systéme sledovaný vďaka jedinečnému vlakovému číslu, ktoré na monitore zobrazuje aktuálne miesto vlaku na trati. V systéme cestovného poriadku sú zasa uložené časy jazdných dráh vlakov a kalendár platnosti GVD. Z týchto uložených dát sa každý poldeň aktualizuje denný cestovný poriadok, ktorý sa v prípade potreby môže meniť i manuálne. Dispečer tak riadi vlakovú dopravu na základe informácií zo systému sledovania chodu vlaku a z denného cestovného poriadku.

Nová technológia ovplyvní aj počet zamestnancov na tejto dispečermi riadenej trati. Jednoznačne sa zníži ich súčasný stav, vo väčšine dopravní zanikne funkcia výpravcu, ktorú nahradí dozorca dopravne DOT.

(balky)

Slovenskí a českí odborníci o interoperabilite spoločne

SKÚŠOBNÉ CENTRUM VÚŽ DISPONUJE UNIKÁTNYM TECHNOLOGICKÝM ZÁZEMÍM

Napájacie systémy, technické normy, skúšobné centrum, veľký skúšobný okruh, malý skúšobný okruh a hlavne notifikovaná osoba pre posudzovanie interoperability a veľa ďalších pojmov je zastrešených zaujímavým pracoviskom - akým je Výskumný ústav železničný, a. s. (VÚŽ) v Českej republike.

Na základe veľmi dobrej medzinárodnej spolupráce prijali zástupcovia ŽSR pozvanie do Velimi, kde sa nachádza Skúšobné centrum VÚŽ, ktoré okrem iného vystupuje aj ako poverená osoba, autorizovaná osoba, notifikovaná osoba a akreditované skúšobné laboratórium. Technický riaditeľ Ing. Jaroslav Grim z VÚŽ Praha stručne predstavil prítomným jednotlivé činnosti a zamerania ústavu. Táto akciová spoločnosť so 100% účasťou ČD disponuje unikátnym skúšobným a technologickým zázemím, ktoré prebieha neustálo modernizáciou a zmenami podľa potrieb domácich i zahraničných zákazníkov. K najdôležitejším možnostiam skúšania patrí praktické overovanie technických parametrov



a jazdných vlastností železničných koľajových vozidiel priamo na trati, s možnosťou simulovania požadovaných parametrov. VÚŽ prevádzkuje vo Velimi dva vlastné skúšobné železničné okruhy, ktoré patria k významným a uznávaným skúšobným centrom pre železničnú techniku v Európe. Svojim technickým vybavením vytvára kompaktný celok a optimálne podmienky pre realizáciu celého radu ako jazdných skúšok koľajových vozidiel, dráhových zariadení a dopravných prostried-

kov, tak aj možnosť vykonávania požadovaných experimentov a laboratórnych skúšok. Dva skúšobné okruhy ponúkajú možnosť uskutočňovania širokého rozsahu skúšok, na veľkom skúšobnom okruhu je maximálna povolená rýchlosť 210 km/h. Na malom okruhu záleží maximálna rýchlosť od polomeru oblúka a pohybuje sa od 80 do 120 km/h. Špeciálnu ponuku tvoria skúšky na meranie hluku, európskeho železničného systému pre riadenie vlakov ERTMS (ETCS, GSM-R), možnosť simulácie zmien a porúch elektrického napájania, meranie elektromagnetickej kompatibility (EMC). Spolupráca slovenských a českých odborníkov bude spečatená Memorandom o spolupráci, v ktorom slovenské akreditované laboratória VVÚŽ, VÚD a Žilinskej univerzity pristúpia do českého združenia, čím sa vytvorí spoločná česko-slovenská platforma pre skúšky súvisiace s interoperabilitou železníc. Memorandum bude podpísané v Žiline.

Mgr. Petra SIVÁČKOVÁ,
foto: autorka

Rekonštrukcie neobišli hlavné mesto, ani blízke okolie

NA TREŤOM NÁSTUPIŠTI „ODZVONILO“ HOLUBOM



Ak čakáte svoj vlak v bratislavskej hlavnej stanici, určite nebude pristažený na tretie nástupište. Od 1. mája je plne v moci stavbárov, ktorí vykonávajú jeho komplexnú rekonštrukciu.

Doterajší stav ocelového prístrešku, ktorý bol vybudovaný v rokoch 1938 – 1940, bol v zlom technickom stave. Podľa výsledkov revízie a záverov posudkov, koróziou bolo najviac poškodené kotvenie väzníkov, ktoré má rozhodujúci vplyv na celkovú únosnosť konštrukcie. Preto sa nosný systém jestvujúceho prístrešku, musel v celom rozsahu tretieho nástupištia demontovať. Namiesto neho bude stáť nový ocelový prístrešok, ktorý zastreší celú jeho šírku.

Ešte predtým sa však nástupište predĺži a z prefabrikátov sa vybudujú nové nástupištne hrany. Jeho plochu bude

tvoriť zámková dlažba s integrovanými symbolmi pre nevidiacich. Nosnú konštrukciu prístrešku budú tvoriť nové ocelové podpory v priečnom reze v tvare „lastovičky“ a vlastné zastrešenie je realizované tak, aby neumožňovalo posedávanie holubov.

Pre cestujúcu verejnosť budú nainštalované nové prvky hlasového a vizuálneho informačného systému aj kamerový systém pre potreby polície. V rámci stavby sa vykoná aj výšková a smerová úprava príslušných koľají, čo si vyžiada úpravu trakčného vedenia. Stavebné práce na nástupišti č. 3, s rozpočtom vyše 100 miliónov korún, potrvajú do konca novembra tohto roka. Dovtedy budú vybrané vlakové spoje presmerované do Železničnej stanice Bratislava Nové Mesto.

BRATISLAVA NOVÉ MESTO



bude nahradený novým osobným výťahom pre cestujúcich, na jestvujúce schodisko z podchodu na nástupište sa doplnia zdvíhacie zariadenia pre imobilných cestujúcich. Rekonštrukciou sa odstráni i havarijný stav podchodu k nástupišti, ktorý má už dlhoročné problémy so zatekaním vody. Súčasťou stavby je aj inštalácia kamerového systému pre železničnú políciu. Vynovené nástupište za takmer 50 miliónov korún by malo byť odovzdané koncom decembra tohto roka.

DEVÍNSKA NOVÁ VES

Pár kilometrov od Bratislavy, v Železničnej stanici Devínska Nová Ves sa zasa vynovuje celá prijímacia budova. Stavebné práce sa tu vykonávajú za plnej prevádz-

ky. Dopravná kancelária i reléová miestnosť zatiaľ nevyzerajú vábne, dokončené sú však kancelárske priestory prednostu stanice. – **Aj keď už niektoré priestory využívame, stále je to stavba. Musíme ich denne čistiť, aby nábytok nebol zaprášený,** - postťažoval sa prednosta stanice Marián Grznár. Vo vestibule stanice sa cestujúci nevyhnú kontaktu so stavbármi. Tí intenzívne pracujú na interiéri haly, ťahajú sa nové teplovodné rozvody a pribudla aj nová informačná tabuľa. Prerábajú sa aj sociálne zariadenia, takže cestujúci ešte budú musieť nejaký čas využívať provizórne suché záchody. V závere kontrolného dňa sme museli súhlasiť s prednostom stanice, že stavebné práce zrejme tak skoro ukončené nebudú.

(balky)
foto: autor

I tu však natrafíte na čulý stavebný ruch. Realizuje sa rekonštrukcia nástupištých hrán a plochy 1. nástupištia. Bude tu zámková dlažba doplnená o pasívne bezpečnostné a vodiace prvky pre slabozrakých a nevidiacich. Zdemontovala sa pôvodná konštrukcia zastrešenia prístrešku nástupištia, vykonala sa povrchová úprava pôvodných ocelových stĺpov a upevní sa nová konštrukcia zastrešenia s ochrannými prvkami proti hniezdaniu a znečisťovaniu inštalovaných technických zariadení vtákmi. Pôvodný nákladný výťah medzi vstupnou halou prijímacie budovy a 1. nástupišťom



V Hnileckej doline neplatí predpoveď počasia

V ÚSEKU GELNICA - PRAKOVCE ZREKONŠTRUOVALI PRIECESTIE A ZRIADILI BEZSTYKOVÚ KOĽAJ

Z ohláseného pekného počasia nebolo nič, teplota kolísala ledva okolo 10 stupňov nad nulou a zatiahnutá obloha neveštila nič dobré. – **Je to úplne odlišné, ako včera**, – hovorí koordinátor Strediska miestnej správy ŽTS Gelnica Ing. Juraj Regec. – **Pri zriaďovaní bezstykovej koľaje sme včera museli práce prerušiť, pretože technológia v zmysle predpisu S3 - 2 jednoducho neumožňuje práce pri vyšších teplotách. A pritom malo byť chladnejšie. Nevýhodujúce poveternostné podmienky nedovolili zriaďovanie bezstykovej pri dovolených upínacích teplotách, skrátka neumožnili všetky práce. No urobili sme aspoň montážne zvary**, vysvetľuje úsekový správca SMS ŽTS Gelnica Ján Hudák. To sme už dorazili na medzistaničný úsek Gelnica – Prakovce. Od 20. mája tu v km 8.033 zabezpečujú komplexnú rekonštrukciu železničného priecestia. Pôvodnú dre-

Spoliehať sa na informácie meteorológov nemusí byť vždy smerodajné. Keď zahľásia príjemné a teplé počasie, v údolí Hnileckej doliny môže byť pravý opak. Veľmi dobre to poznajú traťováci z SMS ŽTS Gelnica a SMÚ TO Margecany, pracoviska Mníšek nad Hnilcom. Pri našom ostatnom stretnutí ich čakala náročná úloha – komplexná rekonštrukcia železničného priecestia v medzistaničnom úseku Gelnica - Prakovce. Súčasne na vylúčenom medzistaničnom úseku prebiehali práce na zriaďovaní bezstykovej koľaje v úseku Gelnica – Prakovce.



Všetky práce musia byť urobené čo najkvalitnejšie, ináč sa to časom prejaví. Zodpovedne si prácu vykonávajú traťoví robotníci Peter Forai a jeho mladší kolega Miloš Hulej, ktorých sme zastihli pri úprave dovolenej upínacej teploty strojnou utáhovacou.

venú výdrevu nahrádzali rekonštruovaným gumokovovým priecestím. Traťováci tu intenzívne využívali výluku, ktorá nastala prechodom ranného osobného vlaku do Margecian. Času veľa nemali, obedňajší rýchlik z Banskej Bystrice do Košíc výluku končil, taktiež aj uzávierka miestnej komunikácie. Poškodené dozívajúce podvalové priecestia bolo vymenené, čím sa podstatne zvýšila bezpečnosť pre vodičov cestnej premávky pri jeho prechádzaní.

– **Momentálne zabezpečujeme práce, zahrnuté vo vecnom pláne líniových a rozsiahlych opravných prác na rok 2008**, – vysvetľuje Ing. Juraj Regec. **Okrem zria-**



Príaznivé poveternostné podmienky umožnili traťovákovi z SMÚ TO Margecany, pracoviska Mníšek nad Hnilcom v prácach na bezstykovej koľaji.

dovania bezstykovej koľaje a rekonštrukcii priecestia, sme v máji začali so súvislou výmenou podvalov v úseku Margecany – Gelnica. Ide vlastne o dokončenie už začatých prác z minulého roku. Celkovo musíme zabezpečiť výmenu približne 600 kusov betónových podvalov v obvode SMS ŽTS Gelnica. V danom úseku Margecany – Gelnica zostáva ešte 260 betónových podvalov. V súčasnosti sa



Počas opráv na priecestí, úsekový správca SMS ŽTS SNV ŽTS Milan Brutovský (vľavo) a koordinátor SMS ŽTS Gelnica Ing. Juraj Regec kontrolujú priebeh dohodnutej technológie.

však práce nedokončili kvôli nedostatku podkladníc. Výsledkom vykonaných prác po ukončení v úseku Margecany – Gelnica bude daný návrh na zvýšenie traťovej rýchlosti a to zo súčasných 60 km/hod na 80 km/hod v dĺžke tri kilometre.

Sme opäť v úseku Gelnica – Prakovce. Na tomto medzistaničnom úseku sú v plnom prúde práce na železničnom spodku zadane správcom, ktoré zabezpečujú zamestnanci SMÚ TuO Margecany, pod vedením vedúceho prevádzky Bohuša Šmelku. Opravujú sa sypané nástupištia v Gelnici – zastávka na typ Tischler. V konečnom efekte umožní cestujúcim bezpečnejšie a kultúrnejšie nastupovanie a vystupovanie z vlaku.



Pôvodné drevené priecestie v km 8.033 nahradilo rekonštruované gumokovové, práce na KR priecestia si riadi vedúci prevádzky Ladislav Lapšanský (v pozadí)...

Vladimír SALZER,
foto autor

Je fotografovanie na železnici neobmedzené?



Že železniční policajti neberú prítomnosť fotografov a filmárov v blízkosti železničných objektov na ľahkú váhu, svedčí i nedávno medializovaný prípad štvrtáka Strednej priemyselnej školy dopravnej v Košiciach. Študent chcel vytvoriť počítačový tréner pre budúcich rušňovodičov. Videokamerou

Určite sa zhodneme, že nadchádzajúce dovolenkové mesiace nám doprajú najviac slnečných dní. Jednoznačne ich využívame na relax, snažíme sa ich čo najviac tráviť v prírode, pri vode, na slniečku. Výborné svetelné podmienky počas letných mesiacov však potešia i fotografov. Aj medzi železničiarimi by sme našli takých, ktorí svoje zamestnanie neberú len ako prácu, ale aj ako záľubu. Cestujú po Slovensku, a popri obdivovaní našej krásnej krajiny si zúčastňujú zaujímavé stanice, detaily rušňov, či scenériu so železničným viaduktom. Pohoda však končí vo chvíli, keď si železničný policajt pýta povolenie na fotografovanie. Existuje čosi také?

z rušňa si nasnímal trať z Košíc do maďarského Hidasnémeti. Keďže to robil bez povolenia, prípad preverovala Železničná polícia v Košiciach. Bol vôbec potrebný takýto rozruch? - **Správne by otázka nemala znieť, či dotyčný žiak mal povolenie na fotografovanie,**

ale či vôbec mal povolenie na vstup do vyhradeného obvodu železnice, v tomto prípade dokonca na stanovisko rušňovodiča, - hneď na začiatku nás opravil Ing. Ľuboslav Grznár, riaditeľ odboru krízového riadenia a ochrany (O 520) GR ŽSR, a ďalej pokračoval: - **Obvod železnice, resp. dráhy, je definovaný niekoľkokrát novelizovaným zákonom o dráhach č. 164/1996 Z.z., konkrétne paragrafmi 5 a 5a o obvode a ochrane dráhy.** Ten zakazuje vstup osôb do obvodu dráhy, ktoré nie sú

prístupné verejnosti, bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy. Výnimky tvoria križovania s pozemnou komunikáciou, verejne prístupných účelových komunikácií v obvode dráhy, voľné plochy, ktoré sú vzdialené najmenej 5 metrov od osí krajnej kolaje dráhy a objekty prístupné verejnosti. Zákon nehovorí o žiadnom zákaze, alebo obmedzení fotografovania. - **V minulosti bola železnica chápaná ako podnik so strategickým významom, kde bolo zakázané fotiť. Po prvej sa to zmenilo. Dnes by**

ANKETA

Dovolenkové obdobie sa blíži. Našich kolegov sme sa



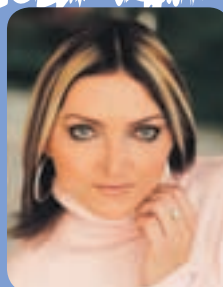
Jozef VARGONČÍK, výpravca, Dlhá nad Oravou:

Tohtoročnú dovolenku mám naplánovanú na augustové dni, pretože v júli mám ešte pracovné povinnosti. Pôvodne sme chceli s manželkou využiť ponuku ubytovacieho zariadenia pod tatranskými štítmi v Starom Smokovci, ale žiaľ všetky termíny, ktoré by nám vyhovovali, boli už zarezervované. Keďže nechceme oddychovať doma, tak sme sa dohodli, že tento rok si vyberieme z ponuky cestovných kancelárií last minute, najlepšie niekde pri mori. Ponuka je pomerne široká a zaujímavá, len musíme byť v strehu, aby sme si vybrali správnu destináciu.



Lívia TURANSKÁ, víťazka 3. ročníka súťaže Tvár ŽSR, odborná referentka OR Trnava, AO Bratislava:

Už som práve na odchode do Chorvátska. Na dovolenku som sa pripravovala tak, že som si postupne nakúpila kopec časopisov a so známymi si rozoberieme podrobnosti o trase cesty. V auguste pôjdeme opäť na týždeň k Jadranu. Deti sa na tie cesty tešia, aj my sme spokojnejší, lebo sme zoradení autami za sebou a vieme sa sledovať, či je všetko v poriadku. To sú už naše overené pobyty, teším sa na relax a kúpanie v mori. Plavky si kupujem každý rok, obvykle beriem so sebou aj šesť plaviek, na tom nešetrim.



Ing. Alena ČAPIČÍKOVÁ, dopravná námestníčka v Železničnej stanici Varín, finalistka v súťaži Tvár ŽSR v roku 2006:

Nedávno som sa vrátila z Anglicka, kam chodievame s kamarátkami za známou, ktorá tam žije. Výber letnej dovolenky nechávam na manžela, to je obvykle jeho parketa, vie najlepšie ako zrežimovať cestu do Chorvátska, čo je naša obľúbená destinácia. Letná dovolenka je pre mňa spojená s morom, ale také úplne najideálnejšie by bolo sa raz vybrať na Kubu. Plavky mám vždy pripravené podľa toho, čo je práve moderné, aby sme aj my Slovensky boli trendy...



Jaroslav HAJDUK, výhybkár, Dlhá nad Oravou:

Dovolenku trávim zásadne niekde na Slovensku, každý rok si vyberám inú lokalitu. Väčšinou tam, kde sú aj kúpaliská, s malými deťmi sa totiž k moru veľmi cestovať neodvážime. Tento rok sme si s rodinou vybrali chatu v rekreačno – turistickú oblasti v Zlatníckej doline, len 7 kilometrov od Skalice. Dúfam, že nám vyjde počasie a príjemne si oddýchne.

už bolo asi zbytočné chrániť celú železnicu pred fotografmi. Technológia pokročila dopredu, moderné fotoaparáty majú také priblíženia, že bez problémov odfočia detaily v stanici z blízkeho kopca, - vysvetľuje riaditeľ odboru. Žeby sa už teraz mohli fotiť neobmedzene všetky železničné objekty a zariadenia? – **Samozrejme, že nie. Existuje interný pokyn pre povolenie vstupu, filmovanie a fotografovanie vo vyhradenom obvode, ktorý nadobudol účinnosť 1. januára tohto roku. Tento je záväzný pre všetky organizačné zložky ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo, ako aj pre právnické a fyzické osoby vykonávajúce akúkoľvek činnosť vo vyhradenom obvode týchto železničných spoločností,** - dopĺňa Terézia Idešicová, ktorá okrem iného spracováva aj metodiku pre vydávanie povolení vstupu do vyhradeného obvodu ŽSR. V

vedenom pokyne sa dozvieme, že do vyhradeného obvodu železníc máme vstup povolený, ale len na základe zamestnaneckého preukazu a v rozsahu jeho oprávnení. Tie si za účelom pracovnej, či kon-

výkone svojej práce si urobíme aj niekoľko pracovných záberov. Filmovanie a fotografovanie je však vyslovene zakázané na režimových pracoviskách, a v priestoroch označených tabuľkou „Zákaz fotografovania“.



trolnej činnosti, vzájomne uznávajú všetky tri železničné firmy. Dnes je už bežné, že pri

Cudzie osoby vo vyhradenom obvode ŽSR môžu fotografovať, filmovať objekty a zariadenia

iba po ohlásení sa u vedúceho organizačnej zložky a len na základe povolenia na vstup cudzích osôb do vyhradeného obvodu, ktorý vydáva príslušný útvar krízového riadenia a ochrany ŽSR. To sa dá získať len po preukázateľnom poučení s overením znalostí o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci v podmienkach železníc na ÚIVP a doložením potvrdením od lekára o zmyslovej spôsobilosti. Ináč sa môže pohybovať vo vyhradenom obvode len v sprievode železničiara, znalého miestnych pomerov, ktorý zodpovedá i za jeho bezpečnosť. Dobré si teda rozmyslíme, čo a kde budeme fotografovať. Aby nám radosť z vydareného záberu so železničnou tematikou neskazila prítomnosť železničného policajta.

(balky)

opýtali, ako sa na tohtoročný oddych pripravujú a kam sa chystajú.



Katarína POLÁŠEKOVÁ, dozorkyňa výhybiiek v Železničnej stanici Sliach, finalistka v súťaži Tvár ŽSR v roku 2005:

Príprava na dovolenku u mňa začína nielen vyhladením si vhodného miesta na oddych, ale aj nákupom ochranných krémov na pokožku, aby sme zabránili nadmernému opáleniu. Kvôli dcére som sa radila aj s lekárkou, ako sa chrániť pred páliacimi lúčmi slnka. Chystáme sa do Štúrova, poznám túto lokalitu, na kúpalisku sú dobré služby a tohto roku dohliadnem aj na klimatizáciu na izbách. A čo sa plaviek týka, mám ich a čo ma príjemne prekvapilo vlani, plavky som si šla kúpiť do Ostrihomu, bola tam skvelá obsluha a veľký výber. Dcéra ich potrebuje ešte viac striedať, lebo okrem rýchleho rastu, ich zoderie aj na tobogánoch.



Karol LÉVAY, dopravný námestník v Železničnej stanici Čierna nad Tisou:

Ideme prvýkrát s manželkou sami na dovolenku do Chorvátska, deti už odrástli a nám dobre padne byť úplne mimo každodenných starostí. Ideme viacerí železničiari spoločným vlakom a tak spoznám aj ďalších kolegov z iných pracovísk, keďže sa občas iba telefonicky kontaktujeme. Slnko naberať už pri práci v záhrade i na kúpaliskách za hranicami v Maďarsku a tak si pokožku pripravujem na výdatnejšie slnenie. S plavkami mám občas problémy, lebo neraz sa mi podarí ich stratiť. Už bolo i tak, že som sa na dovolenku vybral bez plaviek, na mieste pobytu som si kúpil a na konci som odišiel bez nich. Nuž, ale to sú také malé, „neprijemnosti“.



Gabriela KORYTÁROVÁ, závorárka v Železničnej stanici Borša:

Využívame príležitosť na opaľovanie, aby sme nabrali trochu farbu, zvnútra berieme betakarotén a tešíme sa na Zemplínsku Šíravu. Tam sa konajú aj zrazy motokárov na Moto-feste a to je pre moje dcéry zážitok. Radi trávime letá pri tomto slovenskom mori, pravda netajím, že by som rada sa raz vybrala aj na takú francúzsku riviéru s plným komfortom. Plavky si kupujem každý druhý rok, starám sa v tomto smere aj o ďalších rodinných príslušníkov, aby nikto nezostal bez tohto kúpacieho úboru.



Ing. Miroslav GAŽA, vedúci prevádzky SMÚ ŽTS TO Trnava, pracovisko Kúty:

Ešte máme menšie deti – dvojčičky, takže nejaké veľké cestovanie nemusí byť. Tam kde žijem je vinohradnícka oblasť a pre mňa je najlepším relaxom záhrada. V blízkom okolí sú kúpaliská, ale rád sa venujem aj turistike a horám. A ak snívať o dovolenke, tak na pustom ostrove s rodinou, kde by som chvíľu fungoval bez kontaktu s inými ľuďmi, mohlo by to byť zaujímavé. Plavky potrebuje človek minimálne každý druhý rok nové, voda býva na kúpaliskách dosť agresívna.

Ked' je návesť predzvestená

KOMENTÁR K ČLÁNKU 144, 145, 146 PREDPISU ŽSR Ž1 – PRAVIDIEL ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

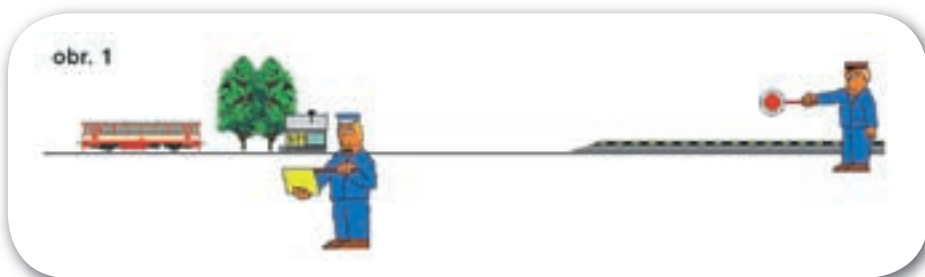
Milé kolegyně, kolegovia! Určite ste mnohí z vás, hlavne tí, ktorí vykonávate dopravnú službu postrehli, že od 3. marca tohto roku platí prvá zmena predpisu Ž 1 – Pravidiel železničnej prevádzky, ktorý je akosi alfou a omegou pre zamestnancov podieľajúcich sa na zabezpečení jász vlakov, posunov a posunov medzi dopravňami. Kedže každá zmena viac menej vždy súvisí s určitými novinkami, preto v budúcich čísloch Ž semaforu sa tejto problematike budeme venovať o niečo intenzívnejšie.

Prvou veľkou zmenou predpisu ŽSR Ž1, ktorá úzko súvisí s novelizovaným predpisom ŽSR D17 **Nehody a mimoriadne udalosti** je označovanie miesta zastavenia vchádzajúceho vlaku. Je to závažná zmena hlavne vo vzťahu k možnému vzniku nehody C8 – Prejdenie návěsti „Stoj“, kde by sa mohlo veľmi rýchlo stať, že hlavným vinníkom, ktorý by vzniknutú nehodu mal na svedomí, bol zamestnanec prevádzkovateľa dráhy (nie sám vodič), ktorý nedostatočne zabezpečil všetky opatrenia vyplývajúce z predpísaných ustanovení predpisu ŽSR Ž1 vo vzťahu k označeniu miesta zastavenia návěstou 51 „Stoj“.

V článku 144 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky sa uvádza, že ak sa vchádzajúceho vlaku označuje miesto zastavenia návěstou 51 „Stoj“, musí byť táto návěst' vždy predzvestená. Možnosti ako túto návěst' predzvestiť je viacero.

Možnosť č. 1

Použitie návěsti 52 „Výstraha“. V tomto prípade je ale potrebné pripomenúť, že túto možnosť predzvestenia je možné využiť len v tých staniách, ktoré disponujú s výhybkármí (obr. č. 1).



obr. 2



Možnosť č. 2

Jazda vlaku je dovolená na návěst' 12, alebo 35, Rýchlosť 40 km.h-1 a Výstraha, na návěst' 39, alebo 38. Opatrne na (ručnú) privolávaciu návěst', alebo ak je dovolená jazda vlaku (návěstou 55, rýchlostníkom) rýchlosťou najviac 40 km.h-1 (obr. č. 2)

Možnosť č. 3

Vyrozumenie vodiča v predchádzajúcej stanici písomným rozkazom, alebo telekomunikačným zariadením o označenom mieste zastavenia (obr. č. 3).



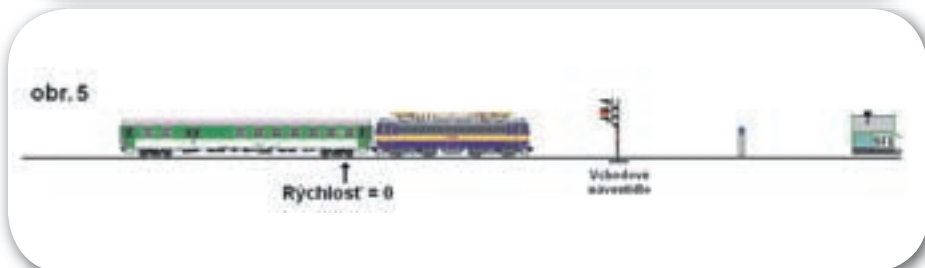
Možnosť č. 4

Vyrozumenie vodiča písomným rozkazom o určenom mieste zastavenia (obr. č.4).



Možnosť č. 5

Ak ani jednu z vyššie uvedených možností nie je možné uplatniť, jazda vlaku sa dovoľí až po jeho zastavení pred vchodovým (cestovým) návěstidlom (obr. č. 5).



Ďalšie novinky súvisiace s prvou zmenou predpisu ŽSR Ž1 – Pravidlá železničnej prevádzky si popíšeme v nasledujúcich čísloch Ž semaforu.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

10 Gigabit Ethernet už aj v chrbticovej sieti železníc

Železničné telekomunikácie už dlhodobo zaznamenávajú rastúci dopyt po vyšších prenosových rýchlostiach, ktorý súčasne kapacity telekomunikačnej infraštruktúry ŽSR nedokážu uspokojiť. Krokom k vyriešeniu tohto problému je nasadenie technológie 10Gigabit Ethernet, ktoré poskytne dostatočnú kapacitu pre chrbticovú sieť a umožní postupné zlučovanie súčasných infraštruktúr.

Prudký rozvoj výpočtovej techniky a informatiky spolu s množstvom prenášaných dát, ktoré sa každé dva roky približne zdesaťnásobí, kladie zvýšené nároky na podnikovú sieť. Uvedený trend neobchádza ani sieť ŽSR, kde sa výrazne zvýšilo množstvo prenesených dát postupným zavádzaním viacerých celosietových IS do prevádzky, stále stúpajúcim počtom používateľov elektronickej pošty, prístupom k dátovej sieti a zálohovaním dátových centier.

Väčšina sieťovej prevádzky v rámci zmodernizovanej chrbticovej siete na trase Bratislava – Zvolen – Košice – Čierna nad Tisou je orientovaná na Ethernet a Internet Protocol (IP). Najlepšou cestou ako zvýšiť výkonnosť siete je technológia 10Gigabit Ethernet, ktorá sa stále častejšie objavuje v projektových riešeniach sietí po celom svete.

Z týchto dôvodov bolo potrebné na túto situáciu adekvátne reagovať a poohliadať sa po technologických riešeniach, ktoré umožnia

poskytnúť dostatočnú prenosovú kapacitu a umožnia postupnú konvergenciu súčasných infraštruktúr. Konvergencia, ktorá nie je nič iné ako zlučovanie komunikačných kanálov do jedného systému. Inak povedané, ak vybuduje firma kvalitnú dátovú komunikačnú infraštruktúru, môže cez ňu uskutočňovať nielen dátové prenosy, ale taktiež hlasovú komunikáciu, videokomunikáciu a prevádzkovať aplikácie. Nemusí to budovať osobitne, všetko zvláda jedna robustná sieť.

Pri návrhu a realizácii zvýšenia výkonnosti južnej časti chrbticovej siete (Bratislava – Zvolen – Košice – Čierna nad Tisou) boli použité zariadenia spoločnosti CISCO (Catalyst 4500), poskytujúce svoju rýchlosťou a modularitou flexibilné sieťové riešenie, potrebné pre pokrytie narastajúcich nárokov na šírku pásma. Táto koncepcia umožnila integráciu doterajších prenosových technológií, čím sa zabezpečila ochrana predchádzajúcich investícií ŽSR a súčasne poskytla možnosť vykonať výmenu

morálne zastaraných kariet DPT v prevádzkovaných smerovačoch. Prepínače sú navzájom prepojené novými optoelektrickými prevodníkmi X2-10Gb s dosahom až 40 km pripojenými priamo na pár optického vlákna. Pretože 10Gbit Ethernet je stále Ethernet, tak prenos dát medzi koncovými bodmi LAN je aj na veľké vzdialenosti bez zmeny formátu, pričom sú ale prirodzene podporované aj všetky sieťové služby vyšších vrstiev (MPLS, VoIP a pod.). Vysoká rýchlosť spolu s nízkou latenciou (oneskorením) paketov vytvárajú predpoklady pre stále väčšie nasadenie IP telefónie, hlavne v lokalitách, kde nie je ekonomické budovať klasickú telefóniu.

Z hľadiska poskytovania voľnej kapacity siete a zámeru ŽT ponúkať svoje služby všade v jej blízkosti, sa otvárajú možnosti uspokojovať požiadavky zákazníkov na stabilný, vysokorýchlostný prístup do Internetu. Všetky tieto skutočnosti umožnia maximálne využitie teleinformačnej siete ŽSR, ktorá sa vybudovaním 10Gbit Ethernetu kvalitatívne posunie na úroveň modernej infraštruktúry. Súčasne ponúka možnosť poskytnutia voľnej kapacity zákazníkom na realizáciu komplexných hlasových a dátových služieb ako aj medzinárodných tranzitných telekomunikačných služieb.

(ŽT)

OKIENKO INFORMATIKOV

Čím väčší a mohutnejší je informačný systém, tým zložitejšia je inovácia

Železničná doprava na Slovensku si tento rok pripomína 160 rokov od príchodu prvého vlaku na naše územie, a v tejto súvislosti má aj informatika v podmienkach železníc svoju bohatú históriu. V odvetví informačných technológií je obdobie niekoľkých desiatok rokov, obdobím priam revolučných zmien. Súčasný používateľ vníma ako samozrejmosť výkon svojho počítača, kvalitnú tlač, skenovanie, veľkosť svojej LCD obrazovky, resp. malosť svojho notebooku, alebo mobilného telefónu nabitého množstvom aplikácií. Úplnou samozrejmosťou je sieťové pripojenie PC na internet a elektronická komunikácia vrátane obrazu aj bez pevného pripojenia do telekomunikačnej siete.

Producenti programového vybavenia nás zaťažujú množstvom aplikácií, ktoré priemerný človek je schopný využiť len na zlomok ich funkcionality. Obmedzením pre bežného používateľa v súčasnosti už nie sú technické parametre, ale cena, ktorú je ochotný vložiť do nákupu techniky. Tento vývoj zasiahol aj podnikové informačné systémy, vrátane tých našich v rámci ŽSR. Máme moderné a výkonné zariadenia, na ktorých prevádzkujeme informačné systémy pre potreby ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK. Máme výkonnú telekomunikačnú infraštruktúru a postupne sa modernizujú koncové zariadenia.

A ako je to s našimi železničnými informačnými systémami (IS) a aplikáciami? Držia krok s vývojom informačných technológií? Odpoveď na tieto otázky nie je a asi nikdy nebude jednoznačná. Veľké informačné systémy vo veľkých podnikoch reagujú na technologické zmeny v priamej úmere k svojej veľkosti. Čím väčší a mohutnejší informačný systém, tým zložitejšia

zmena a inovácia. A tie naše železničné systémy, ako je ekonomický a manažérsky systém SAP, Prevádzkový informačný systém (PIS), Informačný systém infraštruktúry (ISI) a množstvo ďalších aplikácií, sú veľké informačné systémy. A teda ako sa nám darí držať krok so svetom IT v rámci ŽSR?

Informačný systém SAP prešiel náročným procesom obnovy v projekte „Redizajn SAP“. ŽSR získali systém s možnosťou využitia najmodernejších nástrojov na ďalší rozvoj, ale najmä na riadenie podniku. A že je to fakt, o tom svedčí skutočnosť, že celosvetovo medzi najväčšími, najúspešnejšími podnikmi vrátane tých železničných, dominuje a je využívaný informačný systém SAP.

PIS, ISI a ďalšie podporné aplikácie, tiež našartovali modernizáciu. Tento proces je zastrešený projektom Technologický informačný systém (TIS). V súčasnosti sa rozbieha druhá etapa. Cieľom je preklopiť železničné IS na nové

technológie v prvom rade pre používateľov systémov. Aby bola mozaika o informačných systémoch v ŽSR úplná, musím spomenúť Administratívny informačný systém (AIS), ktorý je skladačkou aplikácií pre podporu administratívy, čo v bežnej reči je najmä elektronická pošta, Intranet, prístup na internet, dokumentačný server, elektronické vzdelávanie a mnoho ďalších aplikácií. Aj v tejto oblasti v súčasnosti prebieha proces modernizácie a jeho výstupy by v krátkom čase mali byť dostupné pre používateľov v ŽSR.

Proces rozvoja a modernizácie je procesom kontinuálnym a v IT oblasti to platí obzvlášť. Tak ako som v úvode spomínal, je to závislé najmä od finančných možností. Veľmi pozitívne môžem za informatiku konštatovať, že naši používatelia prešli tiež vývojom. Z pasívnych prijímateľov technických noviniek, sú v súčasnosti vyspelí konzultanti a zadávatelia požiadaviek, ktorí vyvíjajú tlak na rýchlejšie a kvalitnejšie riešenia, a to je dobré. Je na nás, informatikoch aj používateľoch informatiky, aby sme naše systémy využili ako nástroj na riadenie svojich činností, na efektívne riadenie celej firmy. Ale hlavne aby sme boli schopní poskytovať kvalitné služby železničnej dopravnej cesty našim zákazníkom – dopravcom.

Ing. Jozef DUBRAVČÍK, riaditeľ odboru informačných a komunikačných technológií GR ŽSR

Tanečník zažil slávnostnú premiéru

ORAVSKÁ LESNÁ ŽELEZNICA OŽÍVA

Pokojnú atmosféru oravskej prírody prefaľ v posledný májový deň prenikavý zvuk píšťaly rušňa. To sa zo stanice Tanečník, takmer po štyroch desaťročiach, opätovne vydala na trať Oravskej lesnej železnice slávnostne vyzdobená vlaková súprava. Na rozdiel od minulosti však neviezla vyťažené drevo, ale do úvratovej stanice Sedlo Beskyd, viezla prvých cestujúcich.

Sprevádzkovaná, vyše 3,5 kilometrová trať je súčasťou 8 kilometrového jedinečného úseku, ktorý spojil prostredníctvom piatich úvratí dovtedy dve nezávislé lesné železnice s rozchodom 760 mm. Obe lesné železnice, Kysucká aj Oravská, boli naprojektované v roku 1918 a za veľkého využitia prác vojnových zajatcov v tom istom roku i sprevádzkované. Slúžili výhradne na dopravu dreva lesných správ z hornatých a ťažko dostupných oblastí. V tom období predstavovali modernú technológiu, ktorá pomaly vytlačila tradičnú kónskú záprahu, či vodnú dopravu na pltiach. Kysucká železnica mala, na rozdiel od Oravskej, priame napojenie na strategickú Košicko – Bohumínsku železnicu prostredníctvom vlečky v Oščadnici. Tento nedostatok odstránil v roku 1926 projekt prepojenia oboch železníc a navyše



Vyzdobená súprava v stanici Tanečník je už pripravená na slávnostnú jazdu.



Ako prví, ešte pred súpravou s hosťami, dorazili do úvratovej stanice Sedlo Beskyd fotografi na drezinách.

technicky zaujímavo vyriešil problém vysokého prevýšenia cez vrch Beskyd. Vznikol tak jeden integrovaný dopravný systém, s dĺžkou vyše 60 km, na ktorom podľa potreby ťažby dreva pružne vznikali a zanikali odbočky.

Komerčná prevádzka trvala do druhej polovice 60. rokov 20. storočia, keď ju z krajiny začali vytlačovať nákladné autá. Navyše, desiatky rokov nepretržitého využívania železnice v náročnom členitom teréne neustále zvyšovali náklady prevádzky. Preto padlo v roku 1969 rozhodnutie Kysucko-oravskú železnicu uzavrieť a celú trať zdemontovať. Trať však mala úctihodných 110 kilometrov, preto sa začala rozoberať po častiach. Oficiálne ukončenie prevádzky tak nastalo až 31. 12. 1971. Malý kúsok z trate, tzv. spojovací úsek Oravskej a Kysuckej lesnej železnice medzi stanicami Chmúra-Beskyd-Tanečník, sa však podarilo v roku 1972

vyhlásiť za národnú kultúrnu pamiatku. Tým sa zabránilo totálnej likvidácii tohto pozoruhodného technického diela.

O záchranu chátrajúcej pamiatky sa starali najmä dobrovoľníci. Až v roku 1992 bola uzavretá dohoda medzi Oravským múzeom P. O. Hviezdoslava v Dolnom Kubíne a Kysuckým múzeom v Čadci o generálnej obnove celej zachovanej časti lesnej železnice na území oboch regiónov. Systematické práce na obnove

ca ŽSR, Ing. Jozef Antoš, námestník GR pre prevádzku.

Vlaková súprava je už teda pripravená, aby mohla denne, podľa cestovného poriadku, previesť návštevníkov Oravskej lesnej železnice. Jej prevádzka potrvá do konca októbra.

(balky)
Foto: autor



Prítomní hostia mohli taktiež sledovať ukážku nakladania dreva na oplenové vozy.

oravského úseku začali v roku 2003, a spolufinancoval ich Európsky fond regionálneho rozvoja vo výške viac ako 22 miliónov korún. Po 5 ročnom úsilí, počas ktorého sa obnovil vozový park, zrekonštruovala sa trať i ostatné stavebné objekty, vyčistili sa priepusty a rigoly pre odvod zrážkovej vody, bol dôvod na oslavu. V areáli stanice Tanečník sa tak stretli pozvaní hostia, ktorí sa akýmkoľvek spô-



Slávnostnú jazdu sprevádzala i jedna mimoriadna udalosť. V najstrmšej časti kľukatej trate sa súprava znenazdajky zastavila. Tak, ako to voľakedy robili dedinskí bežári, tak isto i teraz namazal koľajnice miestny neprajník. – Už približne päť rokov nám spôsobuje problémy. Asi sa obáva, že sprevádzkovaním železnice a prítomnosťou turistov stratí svoj pokoj a ticho v záhradke, - poznamenal Róbert Javorka, jeden z organizátorov akcie. Tí však boli pripravení i na takú nepríjemnosť, pretože v momente vybrali z rušňa vedro s pieskom a koľajnice posypali. Po krátkej prestávke sa teda vláčik mohol opäť pobrať k stanici Sedlo Beskyd.

Železnica vo Vrútkach patrila deťom

DETI A PARA V HLAVNEJ ÚLOHE

Medzinárodný deň detí a 160. výročie príchodu prvého vlaku na územie Slovenska, to je už dostatočný dôvod na organizovanie železničného podujatia, navyše s medzinárodnou účasťou. Jedno také sa uskutočnilo počas víkendu na prelome mája a júna v priestoroch bývalého Rušňového depa Vrútky. Návštevníci mohli zhliaďnuť prehliadku muzeálnych aj súčasných rušňov, ukážky zásahu hasičského zboru z obce Priekopa, fotografií sa zasa snažili vytvoriť jedinečné zábery historických vlakov, ktoré sa prehánali po okolitých tratiach v krásnej slovenskej prírode.



Tri čierne parné krásavice boli už od skorého rána prichystané na pohľady návštevníkov

Na akcii s názvom „Železnica pre deti“ sa predstavili prevádzkované historické vozidlá MDC ŽSR, ktoré sú spravované dobrovoľníkmi zo Spolku Výhrevne Vrútky, ako aj z ostatných štyroch slovenských klubov. Veľkú pozornosť pútala najmä prítomnosť parných rušňov z Prahy, aj zo skanzenu PKP v Chabówke. Prehliadku dopĺňali súčasné hnacie vozidlá ZSSK CARGO.

Už od sobotňajšieho rána prichádzali do areálu Výhrevne Vrútky zvedaví návštevníci, aby si mohli vychutnať prehliadku nádherných dobových exponátov. Počas prechádzky popri vyleštených kovových krásaviciach mohli skôr narodení nostalgicky zaspomínať na svoju mladosť, ich potomkovia zasa s úžasom v očiach obdivovali rušne, na ktorých jazdili ešte ich dedovia.

V rámci podujatia sa uskutočnilo aj niekoľko mimoriadnych jásd osobných aj nákladných vlakov, podľa zvláštnych cestovných poriadkov. Počas víkendových dní sa vlakové súpravy vedené historickými vozidlami objavili v Kremnici, Banskej Bystrici, Liptovskom Mikuláši či Zvolene. Úprimnú radosť z toho mali nadšenci železnice s fotoaparátmi, ktorí popri tratiach vystáli aj niekoľko desiatok minút, v snahe originálne zvečniť túto jedinečnú príležitosť.

Návštevníkov upúťali i sprievodné podujatia. Svoj priestor mala Železničná polícia

a dobrovoľný hasičský zbor z obce Priekopa vystavoval svoju unikátnu zbierku historickej hasičskej techniky. Hasiči taktiež predviedli aj ukážku vyťahnutia zraneného vodiča z vraku auta, ako aj



Dobrovoľní hasiči z obce Priekopa vystavili i svoju vzácnu historickú techniku

hasenie požiaru. Vodou z Váhu, v čo najkratšom čase a za pomoci kolegov z okolitých okrskov, museli dostať pod kontrolu horiace zásobníky nafty. Samozrejme, že išlo len o fiktívny poplach.



Tatranský orol

Popri parných rušňoch, ktoré ako sa aj predpokladalo, priťahovali pohľady malých aj dospelých návštevníkov, upúťal svojim moderným dizajnom aj prototyp rušňa rady 755 s prezývkou Tatranský orol. Po dlhých rokoch nečinného státia v jednej z hál Rušňového depa Vrútky, v ktorej sa strácal pod nánosmi prachu, sa totiž znova ocitol pred zrakmi verejnosti. I preto mu zvedavci, ktorí mali jedinečnú príležitosť nakuknúť do jeho útrobov, robili neustálu spoločnosť.

Pôvodne sa uvažovalo, že takýmto smerom sa uberie modernizácia hnacích vozidiel, vtedy ešte jednotných ŽSR. Projekt vypracovala spoločnosť Martinská mechatronická a.s., prestavbu staršieho rušňa realizovali v ŽOS Zvolen a dlho očakávaný produkt bol prvýkrát prezentovaný v roku 1997 na veľtrhu v Brne. Už vtedy sa však pri prestavbe motorovej časti použili zastarané komponenty, takže prototyp sa pre mnohé technické problémy nikdy neodskúšal v prevádzke. Jeho jediným úspechom tak bola „Národná cena SR za dizajn 1997“, udelená na veľtrhu v Nitre v roku 1998. Pre nevyšporiadané finančné pohľadávky i majetkové vzťahy firiem zúčastnených na projekte stojí prototyp, na ktorého laminátovej kapote stále svieti veľké logo ŽSR, od roku 1999 v hale depa Vrútky. Spreádzkovanie vozidla, ktorého vývoj a realizácia stála cca 250 miliónov korún, je už veľmi nepravdepodobné.

(balky)
foto: autor

Jediné teplo v osobnom vozni

OSOBNÉ VOZNE

... aj takéto boli vlaky

Až do druhej polovice 40. rokov 19. storočia, kedy bola na území dnešného Slovenska postavená prvá parostrojná železnica, prešla konštrukcia osobných vozňov pomerne významným vývojom od dostavníka k samostatnému vozidlovému druhu. Charakteristický osobný vozeň polovice 19. storočia mal dve či tri nápravy, pevne uložené v ráme, pomerne v širokej miere sa však najmä na Rakúskej juhovýchodnej štátnej železnici (od roku 1855 StEG) uplatňovali tzv. „americké“ štvornápravové vozne s otočnými podvozkami a veľkopriestorovým interiérom.

Dvoj a trojnápravové vozne boli konštruované ako oddielové (3 - 5 oddielov) s individuálnym vstupom do jednotlivých oddielov (sprievodca mohol počas jazdy prechádzať pozdĺž vlaku iba po jednoduchej lávke zvonku vozňa). Mali iba jednoduchú podlahu. Ich osvetlenie zabezpečovali stropné olejové lampy, vykurované boli vykurovacími nádobami s teplou vodou, zasúvanými pod sedadlá. Vo vozňoch nebola toaleta. Charakteristickým pre toto prvé obdobie boli pomerne malé rozmery oddielov. Spodok vozňov tvoril v prvom období masívny drevený rám. Dvojkolesia boli odpružené listovými pružnicami, opierajúcimi sa o dvojdielne liate ložiskové domky, vedené kovanými rázsochami a nesúce ložiskovú panvu. Prívod oleja k čapu zabezpečoval pod ním umiestnený knot, ponorený do zásobníka tektého mastiva (zmes drevitého a repkového oleja) alebo napustený tuhým zmesou loja, olivového oleja a bravčovej masti. Kolesá s kovanými hviezdicami a liatym nábojom mali obruč pripevnenú na veniec najčastejšie hlavovými alebo priechodnými skrutkami. Vozne boli brzdené iba ručne vretenovou brzdou prostredníctvom masívnych drevených zdrží. Nárazníky prvých vozňov boli drevené s povrchom spevneným plechom alebo i kožou, ich spriahanie zaobstarávali však už v tejto dobe dnes obvyklé skrutkovky. Skrine osobných

vozňov boli - až na spojovacie prvky a nevyhnutné kovania - výlučne z dreva.

Prvá trieda a zásadné zmeny

K prvému zásadnejšiemu obratu v usporiadaní osobných vozňov došlo až roku 1872, keď boli uhorským železničiam dodané osobné vozne I. triedy vyrobené vagónkou Rathgeber v Mníchove. Aj keď si ešte zachovali tradičnú oddielovú konštrukciu s individuálnym vstupom, rozmery jednotlivých oddielov boli výrazne zväčšené. V konštrukcii vozňov sa v tomto období začali tiež objavovať valcované železné pozdĺžniky rámov, vykurovacie kachle na pevné palivo, tepelne izolačná a tlmiača dvojitá podlaha a toalety.

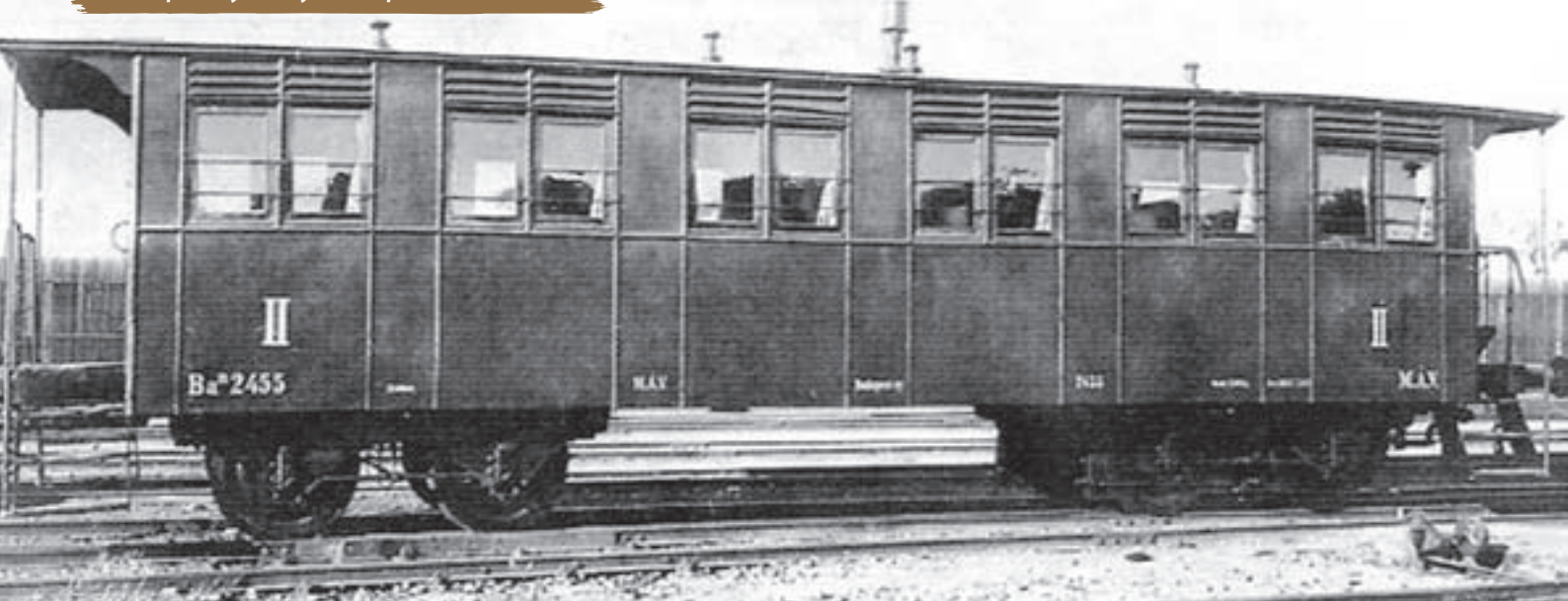
Skutočne prelomovým obdobím však boli 80. roky 19. storočia. Len nedávno uplatnené toalety vo vozňoch v tomto období viedli k rezignácii na individuálny vstup do jednotlivých oddielov a k zavedeniu priechodných vozňov, olejové lampy boli nahradené výkonným plynovým osvetlením. Veľké zmeny nastali aj na pojazdoch vozňov. Rozsiahle pokusy, vykonané MÁV v rokoch 1889 - 1890, umožnili nahradiť dovtedy používané tuhé vedenie ložiskových domkov voľným. V dôsledku prirodzenej snahy oslobodeného vozňového dvojkolesia stavať sa v oblúku radiálne tak bolo

možné konštruovať osobné vozne s podstatne väčšími rázvozmami, obmedzujúcimi rušivé pohyby pri vyšších rýchlostiach. Rovnako sa zvýšená pozornosť venovala tiež vyváženiu vozňových dvojkolesí. Zjednodušenie údržby ložísk v náročných prevádzkových pomeroch pri vyšších rýchlostiach viedlo k zavedeniu ložísk so spodným masťením, prichyteným k ložisku jednoduchým strmeňom a neskôr i k jednodielnym ložiskám s predným vekom. Plošne bolo uplatňované priebežné brzdenie. Pre rýchlosti nad 80 km/h boli od polovice 90. rokov 19. stor. stavané osobné vozne ako štvornápravové; ich zvláštnosťou sa stalo elektrické osvetlenie. V konštrukcii rámov vozňov dominovala počas celého obdobia oceľ, skrine však boli i naďalej stavané ako drevené s plechovým obkladom.

Pennsylvánske podvozky

Ďalšia významná zmena v konštrukcii osobných vozňov nastala až začiatkom 30. rokov 20. stor., kedy sa objavili v ČSD prvé celokovové nitovalné vozňové skrine. Aj keď touto úpravou došlo k určitému zvýšeniu hmotnosti, dosiahlo sa ňou výrazné zlepšenie bezpečnosti - pôvodné drevené skrine boli totiž v prípade železničných nehôd nedostatočne odolné proti nárazu. Zvýšenie tuhosti celokovovej skrine sa prejavilo odstránením dovtedy bežných vzpínaní pod rámmi dlhších osobných vozňov. Hmotnosť celokovových vozňov poklesla až v druhej polovici 30. rokov, keď sa presadili pri ich výrobe nové technológie - zváranie elektrickým oblúkom a bodovanie. O zlepšenie chodu štvornápravových osobných vozňov sa v tomto období zaslúžili nové, tzv. pennsylvánske podvozky a podvozky konštrukcie Kráľovopolskej strojárne v Brne. Zvyšovanie nárokov na spoľahlivosť prevádzky i úsilie zjednodušiť údržbu osobných vozňov sa prejavilo v postupnom nahradzovaní dovtedajších klzných ložísk valivými, predovšetkým na

Štvornápravový osobný vozeň z polovice 19. storočia



bolo z horúcej vody pod sedadlom...**Charakteristický štvornápravový rýchlikový vozeň z obdobia prvej svetovej vojny.**

rýchlikových vozňoch a príviesných vozňoch pre motorové vlaky. Kultúru cestovania zvýšila náhrada plynového vozňového osvetlenia elektrickým zariadením sústavy Junek-Era (od polovice 20. rokov bolo elektrické osvetlenie už pomerne bežnou záležitosťou) i postupná náhrada starších a menej spoľahlivých sústav vysoko - i nízkotlakového vozňového parného vykurovania moderným nízkotlakovým cirkulačným vykurovaním. Spolu s elektrickým kúrením, inštalovaným spolu s parným, sa ku koncu 30. rokov v interiéroch osobných vozňov začala objavovať preglejka a drevotrieskové dosky, ktoré nahradili dovtedy obvyklé drevené obklady. Významnou modernizáciou v konštrukcii dvojnápravových osobných vozňov sa v tomto období stalo zavedenie jednonápravových podvozkov typu Rybák, dovoľujúcich predĺžiť ich rázvor nad doteraz obvyklých 8 m, čo umožnilo zvýšiť najvyššiu dovolenú rýchlosť týchto vozňov z 80 na 90 km/h.

Povojnová modernizácia zabezpečila i vetranie vozňov

Potreba nahradiť preriedený vozňový park po druhej svetovej vojne viedol k ďalším modernizáciám. Vedľa, na prvý pohľad viditeľných polospúšťacích okien z počiatku 50. rokov sa na našich železničiach roku 1958 objavili aj prvé vozne s bezrázsochovými podvozkami typu Goerlitz (u nás sa po prvýkrát objavili na lôžkových vozňoch nemeckej výroby), reagujúce na snahu zvyšovať rýchlosť v medzinárodnej prevádzke. Touto požiadavkou bol motivovaný i vývoj dokonalejších brzdoých zariadení (brzda sústavy DAKO začala nahradzať staršiu sústavu Knorr od roku 1958 a na konci 20. storočia sa objavili tiež kotúčové brzdy so zmenšenou závislosťou trecieho koeficientu na šmykovej rýchlosti). Prebiehajúca trakčná výmena si vyžiadala pokračovať v zdokonaľo-

**Prvý sériovo vyrábaný celokovový osobný vozeň v ČSD z roku 1931.**

vaní sústav elektrického vykurovania. Obvyklé odporové vykurovanie bolo v 60-tych rokoch doplnované núteným obehom zohriateho vzduchu a automatickou reguláciou teploty, v 70-tych rokoch bolo parné i elektrické kúrenie zlučované do ústredného agregátu s ventilátorom zabezpečujúcim tiež vetranie vozňa. Doterajší vývoj bol zavŕšený zavedením klimatizácie v najluxusnejších vozňoch počas 90. rokov. V príviesných vozňoch pre motorové vlaky boli kachle nahradené individuálnym naftovým vykurovaním, pri štvornápravových vozňoch najčastejšie ústredným teplovodným kúrením s naftovým ohrievačom. Intenzita vnútorného osvetlenia bola výrazne zvýšená

zavedením žiarivkového osvetlenia napájaného rotačným, neskôr i tranzistorovým meničom. Jednosmerné dynamá napájajúce elektrickú sústavu vozňa začali byť vytlačané v 70-tych rokoch trojfázovými striedavými generátormi s diodovými usmerňovačmi. To predznamenovalo nástup dnes obvyklej elektroniky do konštrukcie všetkých významných podporných sústav osobných vozňov, pracujúcich dnes s centrálnym napájaním elektrickou energiou a stlačeným vzduchom z rušňa.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.
Foto: archív MDC

Zvuky z rozozvučaných píšťal parných

JUBILEJNÝ DESIATY ROČNÍK CELOSLOVENSKEHO ZRAZU HISTORICKÝCH VOZIDIEL NAVŠTÍVILO 6 TISÍC ĽUDÍ

Nezvyčajne čulý ruch v areáli starého rušňového depa Bratislava východ už od skorého sobotňajšieho rána priťahoval pohľady zvedavcov každého veku. Všetci tušili, že sa tu udeje čosi zaujímavé. Na odstavných koľajach spokojne odfukovali parné rušne, rušňovodiči i pomocníci ešte vykonávali posledné úkony, aby sa ich nádherná krásavica mohla prezentovať v čo najlepšom svetle. Zdvihnutím ruky generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Štefana Hlinku a súčasným rozozvučaním píšťal rušňov sa o pol jedenástej začal na Rendez jubilejný 10. ročník celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel.

Prehliadky, výstavy i boje...



Podujatie, ktoré bolo zároveň najväčším v rámci osláv 160. výročia príchodu prvého parného vlaku na naše územie, sa konalo počas víkendu, 14. a 15. júna. Stredobodom pozornosti bolo 11 prevádzkyschopných parných rušňov, ako aj množstvo ďalších historických vozidiel zo Slovenska, Česka, Rakúska a Maďarska. Návštevníci mohli zhladať prehliadku parných krásavíc v areáli depa, zažiť jazdu rušňa priamo na stanovisku rušňovodiča i mimoriadne vyhlídkové jazdy historických súprav po bratislavských spojkách, nechali sa vtiahnuť do boja o oslobodenie pancierového vlaku sovietskou armádou.

Pán Tau revízorom



– Je to moja premiérová akcia. Navyše slovenské podujatia majú krajšiu atmosféru ako u nás doma, - poznamenal sprievodca Tomáš Polívka z českého Sokolova. Revízor Terčík alias, Ján Zádorožný z Košíc, alebo skôr pán Tau, ako za ním počas víkendu pokrikovali deti, má s podobnými akciami bohatšie skúsenosti: - **Nie som síce železničiarom, je to iba moja záľuba. Už tretí rok vlastným uniformy sprievodcu i výpravcu, takže ma na takéto akcie pozývajú. A ja veľmi rád prídem.** - Tento rok si rozšíril šatník o oblečenie revízora, aj s originálnym odznakom. – **Veď takto propagujem históriu železnice,** - uzavrel náš rozhovor Terčík.

Originálne exponáty v trubkárni



Aby bol výpočet výročí na tomto podujatí kompletný, nesmieme zabúdať ani na štvrtstoročnicu Múzejno-dokumentačného centra ŽSR. Už pri svojom vzniku, v roku 1983, ešte ako Pamätník železničnej dopravy na Slovensku, získalo vďaka dobrovoľníkom a malej dôslednosti v hospodárení s vyradenými zariadeniami na železnici, najhodnotnejší základ dnešnej zbierky historických vozidiel a techniky. O tri roky neskôr získalo súčasný názov, naďalej však muselo čeliť nepriazni

funkcionárov vtedajšej moci i negatívnym úvahám predstaviteľov železníc. Najväčším problémom MDC však boli nevyhovujúce priestory. Až v roku 1994 získali súčasné priestory schátraného starého depa, ktoré bolo potrebné zrekonštruovať, aby sa mohli vystavovať najhodnotnejšie zbierkové predmety múzea. Aj preto malo otvorenie prvej stálej expozície - trubkárne slávnostný charakter, na ktorom nechýbal okrem iných i riaditeľ MDC Ing. Jiří Kubáček CSC., Mgr. Martina Pavliková, hovorkyňa ŽSR, generálny riaditeľ Ing. Štefan Hlinka, Ing. Igor Fedor, námestník GR, riaditeľ VVÚŽ Jozef Ondreaš (na fotografii). – **Trubkárne slúžila výlučne na dielenské práce, výrobu a opravu rúr do kotlov parných rušňov,** - vysvetlil Jiří Kubáček pôvod budovy, a ďalej dodal: - **Sú tu sústredené pôvodné stroje, pozvázané najmä z juhozápadného Slovenska. Na úpravu rúr, hlavne ich koncov, slúžili vystavené rezačky, brúsky, zužovačky i rozširovačky. Niektoré exponáty sú až z roku 1930.** Návštevníci si môžu prezrieť aj časť dobových fotografií pána Klučku, ktoré



vznikli v prvom desaťročí po skončení 2. svetovej vojny. Ich negatívy našli zamestnanci MDC v roku 1990 na povale budovy stanice parostrojnej železnice na Šancovej ulici. Táto expozícia bude pre verejnosť otvorená zadarmo každú stredu a sobotu.

rušňov sa vznášali v oblakoch pary

- BOL TO JEDEN Z NAJLEPŠÍCH ZRAZOV...

Bafkal Komarek aj parná lokomobila



Medzi prevádzkovanými vozidlami pútal mimoriadnu pozornosť vzácny parný motorový voz M 124.001, ktorému nikto nepovie ináč ako Komarek. Tento typ, ktorý existoval len v dvoch exemplároch, získal prezývku od rovnomennej viedenskej firmy, ktorá pre tento voz vyrobila stojatý kotol. Celý voz bol skonštruovaný ešte v roku 1903 v pražskej vagónke Ringhoffer a až do vyradenia v roku 1947 jazdil výlučne na

miestnych železničiach v Čechách. V roku 1949 sa stal jedným z prvých exponátov vznikajúcej zbierky pražského Národného technického múzea. Na dlhých 60 rokov bol vystavený v dopravnej hale, až v roku 2006 sa po náročnej rekonštrukcii opäť pohol vlastnou silou. Podujatie v Bratislave tak bola jeho prvá zahraničná cesta počas celej jeho existencie. Aj keď sa na Rendez dostavil netradične, na podvalníkoch nákladného auta, v areáli depa bol jednoznačnou raritou.

Silu pary využívala, aj keď nie na pohyb po koľajach, vystavená stabilná parná lokomobila Umrath z roku 1894, ktorá je súčasťou zbierky Slovenského poľnohospodárskeho múzea v Nitre. Je to vlastne parný stroj spojený s parným kotlom do jedného nedeliteľného celku. V súčasnosti predstavuje unikátny, avšak vo svojej dobe to bol veľmi rozšírený spôsob stredne-veľkých zdrojov mechanickej energie. – **Takéto stroje voľakedy slúžili na pohon**



poľnohospodárskych strojov, ako sú mláťačky, šrotovníky. Pretože je stabilná, na jej presun sa musel využívať kónský záprah. – vysvetlil nám funkciu tohto parného stroja Jozef Podhradský, z múzea v Nitre.

Nostalgia prvého prezidenta



V areáli depa bola pristavená aj špeciálna vozňová súprava so salónnym vozňom prvého československého prezidenta Tomáša Garriguea Masaryka. Vozň je z roku 1930 a predstavoval skutočnú špičku európskej železničnej techniky. Napriek tomu, že nebol prístupný verejnosti, my sme si ho obzreli aj zvnútra. Sprievodcu nám robil Ing. Jiří Sedláček, riaditeľ spoločnosti ŽOS České Velenice, ktorá vozeň v roku 1967 zachránila pred likvidáciou, a v roku 1991 reštaurovala. Vozň má v strednej časti salón, k nemu sú pridružené dve spálne s toaletami. Dámska ma vedľa seba ešte miestnosti pre dámsky sprievod, v pánskej časti boli oddielky pre lekára, tajomníka a služobníctvo. Všetky priestory majú jednoduchý, no vkusne zariadený interier. – **Prezident prvýkrát využil vozeň pri ceste do Francúzska 17. 3. 1930. Vyprevádzal ho aj na jeho poslednej ceste v roku 1937 a v prevádzke zostal až do roku 1967. Po rekonštrukcii sa v ňom v roku 1993 viezol i Václav Havel. Odvtedy sa vozeň zúčastňuje dôležitých výročí železničných tratí a význam-**

ných podujatí, akým je i tohtoročný Rendez. – ukončil prehliadku Ing. Sedláček.

Do útoku!



Za rachotu výstrelov zo zbraní si návštevníci nenechali ujsť oslobodenie pancierového vlaku na bratislavskej stanici. Námet vymysleli členovia Klubu vojenskej histórie Carpathia z Bratislavy a dej ukážky situovali do obdobia konca 2. svetovej vojny, keď v okolí Bratislavy pôsobili viaceré partizánske skupiny.

Môžeme len veriť, že aj nasledujúci ročník celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel na Rendezi bude takýto zaujímavý.

(balky)
Foto: autor

Krásky na koľajniciach

Netreba ani pripomínať, že tento mesiac sú dve alpské krajiny - Rakúsko a Švajčiarsko, hosťiteľmi práve prebiehajúceho európskeho šampionátu EURO 2008.

Na propagáciu tohto futbalového sviatku pripravili Rakúske spolkové železnice (ÖBB) jedinečnú akciu so sloganom „Futbal na vlaku“, v podobe 18 rušňov - taurusov, ktoré púťavo upravili do národných farieb zúčastnených tímov. Prvý rušeň bol predvedený na verejnosti 17. júla 2007, za ním nasledovali ďalšie prezentácie jednotlivých národných taurusov, za účasti popredných osobností z oblasti športu a kultúry.

Taurusy nie sú cudzie ani pre našich železničiarov, veď občas ich môžete zazrieť i na území Slovenska, v Železničnej stanici Bratislava – Petržalka. Aj preto nájdete v tomto čísle prekvapenie, plagát s taurusmi, v dizajne EURO 2008.



Keď je dôvodom na oslavu stoosemdesiatka

Trojica dispečerov z Košíc oslávila 180 rokov. Samozrejme všetci spolu. Juraj Makarovič, Marián Petřík a Pavel Leško sú čerstvými šesťdesiatnikmi na pracovisku oddelenia riadenia dopravy. Je to silná zostava takmer rovnako narodených železničiarov. Silná nielen počtom životných rokov, ale aj tých prežitých na železnici. Totiž aj tých v modrej armáde prežili vyše 120. Bez pochýb, opäť spolu.

operatívnosť, mimoriadnosti...a to všetko v súvislosti s týmto náročným, ale zaujímavým povoláním. Aj Pavel začínal na železnici ako výpravca. – **V začiatkoch som vypravoval vlaky vo Veľkom Šariši a za dva roky som bol v 17 staniách. V pamäti mi zostala zaujímavá**

Na dispečerskej stoličke a v maratónkach

Mladý Juraj Makarovič si modrú uniformu obliekol po prvýkrát v roku 1966. Ako mladý zácvičiar začal vypravovať vlaky v Bánovciach nad Ondavou. Prešiel rôznymi stanicami i funkciami. Od 1977 roku je však verný dispečerskej funkcii. Začínal ako vlakový a takmer tri roky je kontrolným dispečerom. – **Roky prežité na železnici sú plné rôznych spomienok. V pamäti sa vynárajú najprv tie najmilšie, úsmevné, ale i smutné. Pamätám si na jeden nepríjemný zážitok, keď som bol výpravcom v Čani a popod okná dopravnej kancelárie mi prešiel vlak bez rušňa. Samozrejme som vyskočil na vagón, ale brzdy žiaľ nechytali ... očakával som katastrofu...nakoľko sa to skončilo bez nej. Rušeň, ktorý bol na zhlaví – vlak zastavil, pripomenul si Juraj Makarovič svoje začiatky na železnici. Juraj relaxuje najčastejšie v prírode a v poslednom období s vnúčatami. – Koncom júna odchádzam predčasne do dôchodku. Rozhodol som sa tak preto, aby som sa mohol venovať vnúčatám, ktoré o mňa majú ešte záujem.** – úsmevne hovorí Juraj Makarovič, ktorý ešte pred piatimi rokmi zabehol v dobrom čase maratón. Beh bol jeho najlepším relaxom popri náročnej dispečerskej robote.

Ako na šachovnici

Marián Petřík zase najradšej oddychuje na rybačke. Vyberie si jednu zo šiestich udíc, a na Širave či Ružine striehne na kaprov, sumcov, zubačov. Jeho doterajším najväčším úlovkom bola takmer metrová štika.

Popri dispečerskej funkcii je relax veľmi dôležitý. Sám si myslí, že dispečerom by mal byť človek maximálne do 55 rokov. – **Je to dynamický stereotyp, ktorý neskutočne vyčerpáva,** – zamýšľa sa Marián Petřík, ktorý rovnako ako jeho kolega Juraj Makarovič, prežil všetky doterajšie pracovné roky iba na železnici. I keď poznamenáva: – **Starším dispečerom zase pomáhajú hlavne skúsenosti, ktoré sú niekedy na nezaplatenie.** Marián začínal na železnici ako výhybkár, neskôr bol výpravcom a od roku 1976 je dispečerom. Aj on prešiel od vlakového, plánovača až po kontrolného dispečera. – **Spomínam si na časy, keď sme nero-**



Trojica košických dispečerov Juraj Makarovič, Marián Petřík a Pavel Leško sú na železnici od svojej mladosti, kedy vymenili začaté štúdium na vysokých školách za štreku.

bili iba 11-12 zmien do mesiaca, ale aj 22-23. Musím povedať, že sa robilo viac, – listuje v pamäti Marián Petřík. Váži si ľudí, a ako hovorí – aj dispečera vychováva kolektív, a bez dobrej spolupráce nebude ani dispečer dobrým. Najviac si na ľuďoch váži korektnosť. Keďže je železnici verný vyše 40 rokov, dovolí si poznamenať, že pre neho je železnica iba jedna. A to hlavne preto, že všetko na železnici je na seba naviazané. – **Zažili sme naozaj všeličo. Ja v novodobej ére železníc, akosi priťahujem bomby, teda anonymov, ktorí sa bombou na koľajniciach vyhrážajú. A poviem vám, v takom prípade má dispečer plné ruky práce,** – konštatuje náš druhý šesťdesiatnik. A na záver nám Marián Petřík prezradza, že železnica je ako šachy. – **Mat tu v podstate nenastane - je to neustály pat..., z ktorého však vždy musíme nájsť východisko.**

Veľmi rád vysávam

– **Sme ako dirigenti,** – zapája sa do rozhovoru svojich kolegov najstarší z trojice šesťdesiatnikov – i keď len o pár dní – Pavel Leško. – **Tým, že koordinujeme prácu výpravcov, ale i podriadených dispečerov, tak je to ako v orchestri.** O dispečerskej funkcii na železnici hovorí ako o krásnej práci, spomína náročnosť,

príhoda. Ako mladý výpravca som slúžil v Plavnici dennú zmenu. Dostal som telegram, že na druhý deň mám nastúpiť v Jelšave, tiež do dennej. A tak som večer po službe sadol v Plavnici na vlak, prišiel som do Prešova, presadol na vlak do Košíc, v Košiciach som počkal na vlak do Plešivca, kde som prestúpil na jelšavský osobák. Cieľ môjho cestovania za prácou som dosiahol nad ráno. Celú noc som teda precestoval a ráno som „oddýchnutý“ vypravoval vlaky v Jelšave. Aj takéto boli naše začiatky na štreke, – zaspomínal si P. Leško.

A kým si jeho kolegovia najlepšie oddychnu maratónskym behom a na rybačke, najstarší z trojice zrelaxuje vysávaním. A ako úsmevne poznamenávajú kolegovia, že kým im ženy musia vysávač do ruky nanútiť, pred Pavlom ho musí pani Lešková schovávať. A vtedy sa prevádzkový dispečer vyberie do lesa, kde najradšej zbiera huby a iné lesné plody.

Páni šesťdesiatnici, milí dispečeri, gratulujeme!

(sch)

Sedemnásť cisterna sa vykoľajila

ČIERNE MINÚTY NA ŽELEZNICI

Z Čiernej nad Tisou do Košíc odchádza nákladný vlak Pn 1. násled 61100, v ktorom je radená aj skupina previazaných širokorozchodných vozňov (12 vozňov radených za vlakovým HDV v 3 skupinách). V stanici Kuzmice vlak dobral privesený postrk. Po ohlásení predvídaného odchodu pre uvedený vlak zo Slanca o 9:26 hod, výpravca stanice Ruskov riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia postavil vchodovú vlakovú cestu z 1. traťovej koľaje smerom na 3. staničnú koľaj. Vlak v Ruskuve zastavil o 9:40 hod. Po odvesení postrkového HDV výpravca riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia postavil odchodovú vlakovú cestu z 3. koľaje smerom na 2. traťovú koľaj. Po zmene návěstného znaku na odchodovom návěstidle na návěst dovoľujúcej jazdu, vodič odbrzdil súpravu a so stiahnutými zberačmi po spáde samovoľne pohl s vlakom. Po dosiahnutí rýchlosti asi 25 km/h na dráhe 350 m došlo k samočinnému zastaveniu vlaku z dôvodu úniku vzduchu z hlavného potrubia. Pohľadom z okna HDV vodič zistil, že došlo k vykoľajeniu a prevráteniu previazanej cisterny 89 22 573 9877-8, radenej ako 17. vozeň od čela vlaku. Túto skutočnosť oznámil aj výpravcovi.

Po oznámení vzniknutej nehodovej udalosti sa na miesto dostavili vyšetrovatelia ŽSR a dopravcu, Železničná polícia, záchranné zložky ŽSR – HaZZ a zástupcovia médií. Po krátkej obhliadke polícia a záchranné zložky ŽSR miesto nehody označili a uzatvorili bezpečnostnou páskou. Z tohto miesta vykazali všetkých prítomných. Záchranári sa obliekli do ochranných bezpečnostných odevov aj s dýchacími prístrojmi a na vyvrátený vozeň položili „malú píjavicu skrínku“. Po vykonaní nutných meraní a zaistovacích úkonoch, dovolili vstup do vyhradeného priestoru aj vyšetrovateľom ŽSR a dopravcu s dodatkom: „...**ak skrínka prestane pípať, alebo pípanie zrýchli, utekajte čo vám sily stačia smerom na najbližší kopec!**“.

Nahliadnutím do prepravných dokladov bolo zistené, že vykoľajený a prevrátený vozeň je naložený chlóróm. Vzhľadom k tomu, že chýbala istota, či pri dvíhaní nedôjde k narušeniu plášte cisterny a k následnému úniku chlórómu do okolia, zasadali štáby CO okresu Košice okolie a štáby obcí ležiacich v údolí pod Železničnou stanicou Ruskov, ktoré pripravovali prípadnú evakuáciu obyvateľov. O 21.00 hod bol vozeň nakoľajený bez poškodenia plášte cisterny a všetky pripravené opatrenia boli odvolané.

Následky: Pri uvedenej nehodovej udalosti (NU) došlo k vykoľajeniu a vyvráteniu previazanej cisterny UŽ, k poškodeniu

Železničná stanica Ruskov je vybavená staničným zabezpečovacím zariadením 3. kategórie – reléové zabezpečovacie zariadenie. Dňa 7. októbra 2003 je povolená plánovaná výluka druhej traťovej koľaje medzi železničnými stanicami Slanec a Ruskov, v čase od 8:50 hod do 14:40 hod a napäťová výluka párnej skupiny koľají v Ruskuve - v tom istom čase. Tesne pred začatím výluky sa na košickom zhlaví vykonáva posun – zriaďovanie sledu mechanizmov na výluku. Po ukončení uvedeného posunu je voľná a zjazdná iba tretia staničná koľaj.



železničného zvršku, trakčného vedenia, zabezpečovacích zariadení a k úplnému prerušeniu dopravy v čase do 13:46 hod a v čase dvíhania vozňa od 17:40 hod do 21:00 hod. Bolo zmeškaných 19 osobných vlakov o 1 198 min. a 11 nákladných vlakov o 6 210 min. Materiálna škoda bola vyčíslená na 532 175.- Sk.

Príčina: Technický stav vykoľajeného vozňa – nedostatočná rejdovnosť podvozkov, ktorá znižovala prechodnosť vozňa v oblúkoch (zadieranie otočných čapov na ploche až 35%, nedostatočná funkcia trecích tlmičov a pod.)

Na záver: V období necelých dvoch rokov došlo v obvode stanice Ruskov už k druhej veľkej nehode. Dňa 27. 11. 2001 došlo k vykoľajeniu vozňa 31 53 191 4870-8 vo vlaku Pn 61103 medzi stanicami Nižná Myšľa – Ruskov. Vykoľajený vozeň bol ťahaný až do Ruskuva, kde na košickom zhlaví došlo k vykoľajeniu ďalších dvoch vozňov, k poškodeniu 2 vozňov, k poškodeniu železničného zvršku, trakčného vedenia a zabezpečovacieho zariadenia. Materiálne škody boli vyčíslené na 2 581 441,- Sk. Príčinou vzniku uvedenej NU bol technický stav prázdneho vozňa 31 53 191 4870-8, ktorý spočíval v rozdiel-

nych výškach pružníc na prvom (riadiacom) dvojkoľesí – rozdielne kolesové tlaky s odľahčovaním kolesa pri jazde v oblúku. Vozeň bol vybavený neunifikovanými pružnicami, no pružnica s rozdielnou výškou bola unifikovaná s označením PKP 65 S2. Podľa vtedy platného predpisu RIV 2000 sa takáto zámena pružníc nesmela vykonávať. Bola dovolená iba výmena pružníc unifikovaných a o neunifikované pružnice mal požiadať zaraditeľ vozňa (v danom prípade CFR). Je iróniou osudu, že uvedený vozeň po vstupe na ŽSR bol dňa 20. 11. 2001 vyradený z vlaku pre lom hlavného listu pružnice (práve tá, ktorá bola nahradená unifikovanou pružnicou) a bol opravovaný kvôli poruche v opravovni vozňov. Je taktiež pravdou, že v dňoch 22. až 24. 11. 2001 bol mimo územia ŽSR (na PKP) a preto nebolo možné vylúčiť opätovnú výmenu pružníc.

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

Ing. Ján NASTIŠIN,
foto: archív

Mám nosiť reflexnú vestu?

POHĽAD Z DRUHEJ STRANY

K napísaniu tohto článku ma priviedli rôzne diskusie a názory kolegov výpravcov, reakcie verejnosti, článok v Ž semafore 5/2008, a v neposlednom rade aj vlastné skúsenosti z praxe. Vo funkcii výpravca pracujem tridsiaty druhý rok. Pre niekoho možno málo, pre iného stačí aj na utvorenie vlastného názoru.

Ale k veci. Hlavným argumentom za nosenie vesty je eliminácia vzniku pracovného úrazu. Nič proti, pokladám to za pochopiteľnú aktivitu zamestnávateľa. Pri tvorbe predpisu Bz1 sa žiaľ, čo sa týka výpravcu, nebral do úvahy empirický aspekt, prevládli len hypotézy. Tu predpis očividne nekorešponduje s praxou. Za tie roky praxe som nezažil prípad, že by utrpel výpravca v službe pracovný úraz takého charakteru, ktorý by zadával dôvod na nosenie reflexnej vesty. Alebo opačne – v prípade, že by vestu mal, takýto úraz by sa nestal. To nie je demagógia, to je skutočnosť, ktorá mohla a mala byť zohľadnená pri tvorbe predpisu. Ak sa mílim, rád si na základe argumentov opravím názor.

Všetci dobre vieme, že pri dopravných činnostiach má všetko svoje pravidlá, nič nie je náhoda. Výpravca je ten, kto musí mať situáciu v stanici pod kontrolou, dokonca zodpovedá za bezpečnosť iných osôb. Preplietat sa v reflexnej veste medzi cestujúcich na nástupišti, alebo zisťovať voľnosť vlakovkej cesty v reflexnej veste, je na zamyslenie. Tiež pohľad na výpravcu v reflexnej veste, keď očakáva

vlak alebo sleduje vlak na mieste určenom prevádzkovým poriadkom, mnohokrát desiatky metrov od koľajiska, je doslova komický. Z tohto pohľadu je teda nosenie vesty neopodstatnené. Alebo toto všetko má na svedomí zlý výklad predpisu výpravcami? Neviem, ale skutočnosť je taká. Ďalší argument je viditeľnosť. Otázkou je, kto výpravcu potrebuje vidieť. Zamestnanci v doprave všeobecne? Vodiči koľajových vozidiel? Cestujúca verejnosť? Viditeľnosť výpravcu zabezpečuje požadovaná zmyslová skupina dopravných zamestnancov a označuje ho predpísaná červená služobná čiapka. Podľa okolností, za zníženej viditeľnosti tiež predpísané návestné pomôcky. Sú už známe prvé negatívne skúsenosti s viditeľnosťou, keď vodič síce videl dobre vestu, ale už si kvôli nej „nevšimol“ červenú čiapku! Viditeľnosť výpravcu vo vzťahu k verejnosti má zabezpečovať rovnošata v zmysle predpisu Ok3. Mimochodom, sankcie za neustrojenosť neboli a nie sú ničím neobvyklým. Vesta na rovnošate, ktorou má výpravca vlastne reprezentovať ŽSR, a ktorá stojí zamestnávateľa nemalé prostriedky, je tiež na zamyslenie. Za-

mestnancovi pri výkone práce vo verejnom zdujme, a výpravca podľa všetkého takýmto zamestnancom je, sa v § 8, ods. 2, písm. a, zákona 552/2003 Z. z. zakazuje okrem iného vykonávať činnosti, ktoré by znížovali vo vzťahu k vykonávanej práci jeho dôstojnosť. Ako vníma vestou „vyzdobeného“ výpravcu verejnosť, radšej nepíšem. Jednoducho, na dôstojnosti výpravcovi reflexná vesta určite nepridáva.

Predpis je na svete, platí a mal by sa rešpektovať. Ak nikto z kolegov doteraz nezverejnil svoj názor na túto problematiku, neznamená to ešte, že sa bez výhrad stotožňuje s predpisom. Materiál Politika BOZP v podmienkach ŽSR totiž hrozbou rôznymi sankciami pri porušení predpisov nevytvára želanú pohodu na pracoviskách. Dôvodov na mlčanie teda môže byť niekoľko, ale nebudem o nich špekulovať. Nepasujem sa do úlohy hovorca OAVD, voči tomu neprezentujem tu len svoj názor, keď konštatujem, že nosenie reflexnej vesty výpravcami, je skutočne, ako píše autor článku, len „trpená povinnosť“...

Ján KRAHULEC

„Nie celkom zrozumiteľný“

So záujmom som si prečítal článok - Mám nosiť reflexnú vestu? Už len z toho dôvodu, že málokto predpisový článok je toľko diskutovaný ako povinnosť – potreba nosiť reflexnú vestu. A okrem toho, že patrí do kategórie najdiskutovanejších, podľa mnohých ho môžeme zaradiť aj do skupiny „nie celkom zrozumiteľných“ predpisov.

Dôkazom je realita - jeden výpravca vestu nosí, iný nie. K tejto téme sa veľa diskutuje na rôznych fórach a doteraz sa diskutujúci nedopracovali k jednotnému výkladu článku predpisu, ktorý hovorí o bezpečnosti zamestnancov. Preto som privítal, že sa k tomuto vyjadril zamestnanec, ktorý pravdepodobne ustanovenia predpisu ŽSR Bz 1 aj školí.

Žiaľ, musím konštatovať, že aj tento článok je ďalším v poradí, ktorý skôr otázky evokuje, ako na ne odpovedá. Úvaha, ktorou autor začal je veľmi zaujímavá a nepredpokladám, že by niekto zľahčoval potrebu, či mieru bezpečnosti na železnici, nie len zamestnancov, ale aj cestujúcich. Som presvedčený, že pokiaľ by vývoj dospel tak ďaleko, že by spomínané aspekty z úvahy platili, bolo by nosenie reflexnej vesty úplnou samozrejmosťou pre všetkých. Prevádzkoví zamestnanci by si ich sami žiadali.

Ešte z kurzu výpravcov si pamätám, že najmä pre tak dôležitú a zodpovednú funkciu, akou je výpravca, niet horšieho predpisu ako ten, ktorý nie je jednoznačný. To

radšej žiadny. Nakoľko však nepatrím medzi tých, ktorí majú právomoc predpisy a ich články vysvetľovať, tajne som dúfal, že autor pri tomto probléme jednoznačne zafinuje resp. vysvetlí predpisové ustanovenie. Spomínaný článok 143 predpisu ŽSR Bz1 jasne hovorí, kde (prevádzkový priestor) musí zamestnanec nosiť reflexnú vestu. Určite však autor mohol spomenúť súvisiace články. Napríklad 126, ktorý definuje prevádzkový priestor a článok 125, z ktorého článok 126 vychádza a nielen ich spomenúť, ale azda aj citovať. Lenže potom by nemohol napísať vetu citujem: - ...**Ak toto každý z nás pochopí, potom si vie dať odpoveď na otázku, či výstražný oblek v koľajisku je potrebný alebo nie. Teda vieme, že ak výpravca napríklad pôjde ku vlaku podchodmi, nadchodmi a bude na zastrešenom nástupišti, vestu mať nemusí. Pretože, ak sa to kryté nástupišie nachádza v koľajisku (pozri článok 125 Bz1), tak potom v prípade, že nemá vestu, porušuje článok 143 Bz1. Ak by sa nástupišie nachádzalo na bokoch**

koľajiska, resp. koľaje (pozri článok 125 a 126 Bz1), výpravca by sa nesmel priblížiť ku vlaku bližšie ako 4 metre, lebo sa vystavuje nebezpečenstvu, že sa dostane do prevádzkového priestoru, a bez výstražnej vesty sa opäť dopúšťa porušenia článku 143 Bz 1.

Samozrejme, za úvahu by stála aj bezpečnosť cestujúcich, keďže sa väčšinou pohybujú v prevádzkovom priestore, ale to nie je predmetom mojej polemiky.

Takže na záver: Kedy by mal výpravca nosiť reflexnú vestu?

Podľa mňa je to z predpisu Bz1 jasné. Lenže podľa skutočnej prevádzkovej situácie ako i predmetného článku to tak celkom jasné nie je. A to i napriek tomu, že uvedený článok vyšiel v rubrike ÚIVP radí.

Som presvedčený, že jednoznačné vysvetlenie zo strany tvorcov predpisu i školiteľov pomôže nielen mne a kolegom, ale aj všetkým zamestnancom, pre ktorých platia ustanovenia predpisu ŽSR Bz1.

Mgr. Maroš KUBÍK

Ž semafor CUP 2008

Alena Doležalová zo ZSSK, Eliáš Rohál' zo ŽSR a Miroslav Németh zo ZSSK CARGO získali ocenenie najlepšij volejbalista turnaja. Bolo to na prvom ročníku volejbalového turnaja Ž semafor CUP 2008 v Humennom.



Volejbalisti zo všetkých troch železničných spoločností si zmerali svoje sily v humenskej mestskej športovej hale. V Humennom preto, že práve naši kolegovia zo železničnej stanice s hlavným organizátorom prednostom Mgr. Dušanom Chudinom, túto akciu vymysleli. Naša redakcia túto myšlienku podporila a pomohla im špor-

tové stretnutie zrealizovať. O tom, že medzi železničiarimi sú aj dobrí volejbalisti sa presvedčili všetci tí, ktorí do Humenného prišli povzbudiť svoj tím. Ceny najlepším športovcom odovzdal Ing. Jozef Horváth, námestník riaditeľa OR Košice a riaditeľ OR Košice Ing. Ján Juriga osobne zablahoželal jednotlivým tímom a odovzdal poháre.



Zlato si vybojovali naši kolegovia zo ŽSR. Gratulujeme!

Zlato získalo družstvo Železníc SR, na druhom mieste sa umiestnili ZSSK CARGO a tretia pozícia prvého ročníka Ž semafor CUP 2008 patrila družstvu ZSSK.

Volejbalistom i hosťom ďakujeme za účasť a veríme, že sa stretneme aj na ďalších ročníkoch.

(sch)

Železničiarri v kopačkách

MEMORIÁL JOZEFA PELLU

Kroky vyznávačov futbalu v sobotu 14. júna mierili do Kysaku. Táto malá obec na východe Slovenska je známa ako dôležitý železničný uzol a práve miestni železničiarri a priaznivci koženej lopty z FK Sokol Kysak, pripravili medzinárodný turnaj v minifutbale.



Na počesť svojho kolegu usporiadali už 13. ročník „Memoriálu Jozefa Pellu“ pod záštitou riaditeľa OR Košice. Futbalové schopnosti si preverili železničiarri z Košíc, Margecian, Prešova, Prahy, Olomouca, Nowého Saczu, Humenného, Čiernej nad Tisou, Leopoldova, Sládkovičova ako aj neželezničných mužstiev Vysokej školy bezpečnostného manažérstva Košice, OLD Boys Kysak. Turnaj poctila svojou prítomnosťou manželka J. Pellu pani Mária s ro-

dinou. Športové zápolenie prebiehalo v areáli školy v prírode Kysak, ktorá mu poskytla široké zázemie. Po uplynulých upršaných ročníkoch si počasie konečne dalo povedať a futbal sa hral takmer v ideálnych podmienkach. Súboje prebiehali v dvoch základných skupinách, víťazi skupín hrali finále a družstvá na druhých miestach v skupine hrali o tretie miesto. Vďaka hokejovému striedaniu bola hra dynamická a mala spád, aj keď gólová úroda bola slabšia. Nad hrou bdeli rozhodcovia, ktorí nemali veľa práce. Hralo sa korektno a k veľkej radosti organizátorov aj zúčastnených bez väčších úrazov a zranení.

Z výsledku finálového zápasu sa nakoniec najviac tešili hráči OLD Boys Kysak, ktorí tesným rozdielom porazili družstvo Vysokej školy bezpečnostného manažérstva Košice. V zápase o tretie miesto sa viac športového šťastia ušlo mužstvu FK PRAKO Praha a nepopulárna zemiaková pozícia zostala futbalistom zo Železničnej stanice Košice. Všetci sa tešíme na XIV. ročník tejto peknej akcie, ktorej podtextom je stretnutie priateľov športu a železnice.

Ing. Peter TABAČKO
Foto: sch

Zlatý Vlado!



O príjemné prekvapenie sa v redakcii Ž semafor postaral náš dvorný fotograf, Vladimír Salzer. Slávnostné oblečenie nám už od rána signalizovalo čosi nezvyčajne a tušíli sme, že sa čosi bude diať. Nemýlili sme sa. Pri príležitosti svetového dňa darcov krvi, ktorý pripadá na 14. júna, mu bola slávnostne odovzdaná zlatá Jánského plaketa za vyše 40 odberov tejto drahocennej tekutiny. Každý rok takto Slovenský červený kríž oceňuje bezpríspevkových darcov krvi, na ktorú majú darcovia nárok až po určitom počte odberov. Jánského plaketa je pomenovaná po doktorovi Janovi Jánskom, českom psychiatrovi a neurológovi, objaviteľovi štyroch základných krvných skupín. Vladimír, gratulujeme k zlatu a sme radi, že máme medzi sebou človeka, ktorý nezištne pomáha tým, ktorí to potrebujú.

O najstaršiu železničnú pamiatku

Šanca pre zberateľov

Súťaž **O najstaršiu železničnú pamiatku**, pokračuje. Sme radi, že nám zasielate tipy, ktoré po spracovaní uverejňujeme na tejto strane.

Naša súťaž pokračuje, exponáty, prípadne fotografie môžete naďalej posilať železničnou poštou na adresu Mgr. Jozef Lehocký, Odbor komunikácie GR ŽSR, Klemensova 8, Bratislava. Tel. žel. 920/7585, št. 02/ 2029 7585, alebo mailovou poštou na adresu lehocky.jozef@zsr.sk.

Do súťaže sa môžete prihlásiť do 31. októbra 2008. V prípade zaujímavých materiálov dajte vedieť aj nám do redakcie, radi vás navštívime a zdokumentujeme vaše unikáty.

Vladimír SALZER,
foto : autor



Dnes vám prinášame okrem iných i historickú fotografiu s názvom **Domovina rušňovodičov**, ktorá vznikla v roku 1923. Do redakcie ju priniesol náš spolupracovník Jozef Hospůdka z košickej železničnej stanice. Záber predstavuje miesto oddychu rušňovodičov, ktoré založili v roku 1912 na vtedajšej Sučianskej ulici vo Vrútkach. Park bol miestom oddychu nielen železničiarov, ale i ich rodinných príslušníkov. Schádzali sa tu celé rodiny a kým „mašinfíre“ mastili karty, ich deti mali priestor na šantenie.



Ďalšie zábery vznikli v Železničnej stanici Štrba. Vďaka tamojšiemu prednostovi Jozefovi Dobrovskému, sa cestujúci či náhodní návštevníci stanice môžu čo to viac dozvedieť i z histórie železníc. Spomínate si ešte na rok 1970? Pre vtedajšie Československo bol významný okrem iného i Majstrovstvami sveta v klasickom lyžovaní. Pre železnice, čo už asi málokto vie, znamenal výstavbu novej, spoločnej železničnej stanice pre Tatranské elektrické železnice a Ozubnicovej železnice. Túto historickú udalosť približuje originálny panel s logom.



Vystavené sú i veci, kedysi úzko súvisiace s chodom železníc. Vstupná hala čakárne sa pomaly, ale isto mení na múzeum. Na svoje si tu prídu i fotografi, a nie sú len zo Slovenska. Zaujme ich určite i lampa s nápisom **Dopravná kancelária**, no tiež exponáty v priestoroch pri prvom peróne. Veď, keď budete mať niekedy cestu okolo, zastavte sa. Neolutujete.



Množstvo „pokladov“ skrýva i vitrína v čakárni. Viete, ako niekedy vyzerali doklady na cestovanie, ktoré poznáme pod názvom **režijka**? Tak si pozrite napríklad „Preukážku na cestovanie“ niekdajšieho podúradníka pána Andreja Gazdíka z roku 1946, či železničnú preukážku železničiarke pani Emilie Petrulovej.

TVÁR ŽSR

Štvrtý ročník súťaže

Milé kolegyně, kolegovia - neváhajte a prihláste sa!

Ak ste sa ešte neprihlásili, neváhajte a urobte tak prostredníctvom redakcie!

Čas sa kráti a posledný termín - 1. august - sa blíži.

Cestovná kancelária ČD travel - sponzor súťaže má pre víťazov štvrtého ročníka súťaže pripravené zaujímavé ceny. A samozrejme na finalistov sa tešíme v SIP Strečno.

Podmienkou účasti v súťaži je fotografia a odpoveď 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?



Ing. Peter TABAČKO

1. Od roku 1992 som železničiarom a toho času pôsobím vo funkcii prednostu Železničnej stanice Kysak.
2. Ak nemôžeš pomôcť - neublížuj! To je moje životné krédo.
3. Voľný čas venujem rodine, rád si pozriem dobrý film a úplne najradšej relaxujem na terase domu, pri dobrej káve.
4. Vždy je čo meniť a hlavne vylepšovať. Problém mi robí často nevypovedaná myšlienka, ktorú ten druhý nepozná a ja už očakávam aj jej riešenie. Toto by som mal zmeniť čo najskôr.



Tomáš ILAVSKÝ

1. Momentálne vykonávam funkciu odborný technický zamestnanec, SHM RP Žilina. V ŽSR pracujem od roku 2006.
2. V živote sa riadim predpisom SR1014 a nariadeniami generálneho riaditeľa ŽSR.)
3. Športujem a hrám na gitare.
4. Stále je čo meniť, ale momentálne som so sebou spokojný.



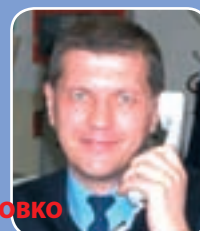
Dezider ROZGONYI

1. V ŽSR pracujem od roku 2007, ako vodárenský robotník ÚŽI - ÚB - pracoviisko Čierna nad Tisou.
2. Rob každému len to dobré - to je moje životné krédo.
3. Najradšej mám prechádzky prírodou a všetko, čo s ňou súvisí.
4. Zdokonaľiť je vždy čo, ale rád by som bol ešte lepší a pokojnejší.



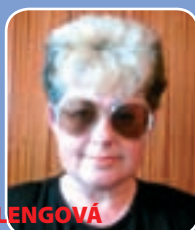
Agneša STIFTEROVÁ

1. Na železnici pracujem od roku 2007, ako samostatná operátorka v Železničnej stanici Bratislava Nové Mesto.
2. Všetko sa dá, len treba chcieť!
3. Vo voľnom čase veľmi rada maľujem, kreslím. V lete sa rada korčuľujem a v zime leňošim pri relaxačnej hudbe.
4. Na sebe by som nič nezmenila.



Dušan BOBKO

1. Od roku 1983 pracujem v ŽSR vo funkcii výpravcu a mojou domovskou stanicou sú Košice, pracoviisko Kostofany nad Hornádcom.
2. Zásadne sa riadim vlastným rozumom, ktorý mám ukrytý v dost tvrdej hlave.
3. Rád si pozriem dobrý film, vypočujem hudbu, no najviac času trávim pri oprave a skrášľovaní rodinného domu a jeho okolia.
4. Bol by som rád, keby mi až tak veľmi nevadili nepravosti, ktoré sa dejú okolo...



Zuzana LENGOVÁ

1. Železničkarkou som od roku 1984 a v súčasnosti pracujem ako samostatná správna zamestnankyňa SMS ŽTS Lučenec.
2. Nič nie je náhoda. Všetko má svoju príčinu a následok.
3. Relaxujem v záhrade, ale mojím koníčkom je aj počítač, zdokonaľovanie v PC programoch (PSP, Anim. Shop) a baví ma filmovanie.
4. Rada by som mala diplomatickejší prístup k ľuďom.



Milan LENG

1. Od roku 1973 pracujem na železnici ako výpravca v Brezničke.
2. Úspech nemá nič spoločné s tým, čo v živote získam. Úspech je to, čo urobím pre druhých. Podľa toho sa riadim.
3. Záhrada, šport, rybačka so synom - to sú moje najväčšie záľuby.
4. Som spokojný sám so sebou.



Radoslav BEDNÁČIK

1. V ŽSR, odvetvi ŽTS, pôsobím od roku 2006, momentálne ako samostatný správny zamestnanec AO Košice.
2. Snažím sa žiť naplno a hlavne byť k ľuďom spravodlivý.
3. Relaxujem pri dobrej hudbe, rád tancujem, vo voľnom čase kreslím, alebo cestujem. Zaujíma ma aj filatelistika a numizmatika. Taktiež sa venujem histórii, konkrétne slovenským dejinám.
4. Nič by som na sebe nemenil, pretože to by som už nebol ja.