

**železničný**

jún 2009

# semafor

 **ZSR** mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XIX.

**Minister dopravy  
v Krásne nad Kysucou**

**Mama mia,  
všetky sú vaše?**

**Nielen v lietadlách  
montujú čierne skrinky**

**Slovenskí železničiar  
vymieňajú koľajnice v Maďarsku**



## Pekné leto

Pri tvorbe júnového čísla sme mali v redakcii poriadne teplo. Okrem témy globálneho otepľovania mi napadlo, že júnová redakčná uzávierka nás každý rok akosi rýchle posunie k prázdninovým mesiacom. Predpokladám, že letné obdobie mnohí nazývajú skôr dovolenkovým, a to nielen preto, že prázdniny sú už pre nás minulosťou, ale najmä preto, že v lete sa väčšina plánov točí naozaj okolo dovoleniek. Či už sú to plány pracovné, alebo súkromné podriaďujú sa dovolenkovým termínom.



Železničari, o ktorých píšeme v tomto čísle, neriešia ani tak otázky globálneho otepľovania, skôr sa zamýšľajú nad tým, ako leto čo najlepšie prežiť. Keď je v kanceláriách veľmi teplo, otvoríte si okno, dvere, urobíte si prievan, napijete sa, prejdete sa, pôjdete na obed... snažíte sa jednoducho prežiť horúčavu či dusno. V lepších prípadoch dostanete klimatizáciu a úplne najlepšie je, ak vás šéf pustí domov...

Naši kolegovia pracujúci v teréne však nemajú šancu riešiť prievan či klimatizáciu... Vedeli by nám o tom, čo to povedať chlapi zo Zvárovacieho a regeneračného strediska z Vrútok, ktorí vymieňajú v Maďarsku koľajnicové pásy a už koncom mája farba ich pokožky pôsobila ako po dlhobojnej dovolenke v tropickej krajine.

Strojník Dušan Lojdl (na titulke) nasleduje v diaľke oceán, ale dlhé koľajnicové pásy... (i keď v obidvoch prípadoch potrebuje kvalitné slnečné okuliare). A takto by sme mohli rozprávať o mostároch, traťovákoch a ďalších železničiaroch, ktorých často jedinou požiadavkou je mať dostatok minerálnej vody alebo iných nápojov. Verme, že tí, ktorí sa o to majú postarať, im tento rok zabezpečia nápoje k ich spokojnosti. Spomínam to zámerne, pretože pred rokom sme do redakcie dostali množstvo otázok týkajúcich sa bezplatného občerstvenia, ktoré je v sťažných pracovných podmienkach zamestnávateľ povinný zabezpečiť a, žiaľ, nebolo to tak.

A v lete máme ešte jednu, už tradičnú požiadavku, zasielajte nám dovolenkové fotografie, príbehy, zážitky a podelte sa tak aj s ostatnými čitateľmi so spomienkami na leto.

Budeme sa ich snažiť uviesť a tie najzaujímavejšie aj odmeníme.

Pekné leto

Dana Schwartzová

# ŽSR získali najvyšší rating

Železničiarom SR – slovenskému správcovi železničnej infraštruktúry, bol opätovne potvrdený globálny rating A1 a dlhodobý lokálny – národný rating Aaa.sk spoločnosťou Moody's Investors Service.



V pondelok 25. mája generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka prevzal ratingové hodnotenie od Petra Vinša, General Manager Central Europe, Moody's Central Europe.

**V** pondelok 25. mája generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka toto ratingové hodnotenie uviedol so slovami: – **Som rád, že sa nám rating podarilo obhájiť na úrovni vlašajška. Uvidíme, čo prinesú najbližšie roky, budeme sa však snažiť udržať hodnotenie čo najvyššie.**

Petr Vinš, General Manager Central Europe, Moody's Central Europe, a. s., pri odovzdávaní hodnotenia povedal: – **Teší ma, že aj napriek nie najpriaznivejšej dobe sa v ŽSR stretávame s rovnakým ratingom, ako vlani.**

ŽSR sú v štátnom vlastníctve, pričom Slovensko má od agentúry Moody's rating záväzkov v domácej mene na stupni A1. Agentúra si všima, že ŽSR v tomto roku poškodzujú slabšie prevádzkové

výkony v dôsledku globálnej ekonomickej krízy a jej vplyvu na objem nákladnej dopravy. Moody's však predpokladá, že ŽSR sa môže spoľahnúť na podporu zo strany vlády.

ŽSR zabezpečujú výhradne správu a prevádzku železničnej dopravnej cesty, ako aj poskytovanie prepravných a dopravných služieb súvisiacich s jej obsluhou a zodpovedajúcich záujmom dopravnej politiky štátu. Disponujú základným imaním 958,11 mil. eur.

Potešujúce je, že ŽSR si tohtoročný rating obhájili na najvyššej úrovni. Pre porovnanie spomenieme, že Maďarsko (MÁV) má hodnotenie nižšie o šesť stupňov a Poľsko (PKP) má úroveň hodnotenia na stupni A2. (dah)

## GABARITY v medzinárodnom prepojení Zasadnutie V. komisie OSŽD

**V** dňoch 18. až 22. mája sa v Trebišove uskutočnilo pravidelné zasadnutie V. komisie expertov OSŽD pre infraštruktúru a mobilné prostriedky. Na medzinárodnom rokovaní, ktorého hosťom boli ŽSR, sa zúčastnilo celkom 25 expertov zastupujúcich železnice členských štátov OSŽD z Ruska, Ukrajiny, Bulharska, Poľska, Česka a Slovenska. Hlavnou témou rokovania bola aktualizácia a príprava nových vyhlášok OSŽD v oblasti gabaritov rozchodu 1435 mm, resp. 1520 mm a ich vzájomné prepojenie.

Zasadnutie viedol predseda V. komisie prof. Ing. Milan Hřebačka. Ing. Jozef Antoš, námestník GR pre prevádzku, v úvode privítal prítomných v regióne východného Slovenska. Zdôraznil, že je to miesto styku normálneho a širokého rozchodu, zažehal všetkým účastníkom úspešný priebeh rokovania a príjemné chvíle na Slovensku. Vo svojom príhovore vyzdvihol potrebu zjednotenia predpisov a ustanovení týkajúcich sa gabaritov, nakoľko tieto rozhodujúcim spôsobom vplyvajú na železničnú prevádzku pri preprave tovarov v smere Európa – Ázia.

(GABARIT definuje najväčšie prípust-

né rozmery nákladu na otvorenom železničnom voze, aby nezasahovali do priečného prierezu koľaje.)

Ďalšie body programu sa týkali vyhlášky UIC – OSŽD 502-3. Rokovalo sa aj o preprave zvláštnych zásielok v medzinárodnom prepojení s účasťou železníc normálneho a širokého rozchodu. Dôležitým bodom programu bolo odsúhlasenie návrhu spôsobu vyznačenia gabaritu na vozňoch. Schválil sa aj plán práce komisie na rok 2010. Zástupcovia ŽSR prijali na zasadnutí úlohu vedúceho spracovateľa novej vyhlášky OSŽD pre definovanie tried zaťaženia tratí. ŽSR budú tiež spolupracovať na aktualizácii vyhlášky OSŽD O-500.

Účastníci stretnutia mali v rámci mimopracovného programu možnosť vidieť ukážku výmeny podvozkov nádržkového (cisternového) vozňa v ŽST Matovce z rozchodu 1435 mm na rozchod 1520 mm. Hostia navštívili aj košickú detskú železniciu a ďalšie zaujímavé miesta v trebišovskom regióne. Rokovanie sa zakončilo podpísaním záverečného protokolu 22. mája.

Ing. R. ŠTALMAŠEK

# Minister dopravy v Krásne nad Kysucou

Medzi najdôležitejšie investície ŽSR patrí modernizácia tratí, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Železničná trať Žilina – Krásno nad Kysucou je súčasťou VI. železničného koridoru aj európskej magistrály E 40 a C-E v rámci dohôd AGC a AGTC. Na modernizáciu týchto koridorov prispieva aj Európska komisia finančnými prostriedkami z Kohézneho fondu.



Ing. Klaudius Jančovič (vľavo), riaditeľ výstavby Združenia Žilina – Krásno, informuje (sprava) Ľubomíra Vážneho, ministra dopravy, generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Štefana Hlinku, prednostku ŽST Krásno nad Kysucou Jarmilu Oravcovú, riaditeľa OR Trnava Ing. Milana Solárika a ostatných účastníkov informačného dňa o základných údajoch stavby.

**R**ozostavanosť objektov v železničnej stanici Krásno nad Kysucou si počas informačného dňa 20. mája prezrel aj Ľubomír Vážny, minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. V sprievode generálneho riaditeľa ŽSR Štefana Hlinku a zástupcov zhotoviteľskej spoločnosti si prezreli staničné úseky, kde sú stavebné práce v plnom prúde.

Zmodernizovaný úsek dvojkolajnej trate Žilina – Krásno nad Kysucou s celkovou dĺžkou 18,922 km bude prispô-

sobený pre maximálnu traťovú rýchlosť 140 km/h. Rekonštrukcia trate pozostáva z piatich stavebných úsekov. Momentálne sa intenzívne pracuje v Krásne nad Kysucou, ale taktiež v príľahlom medzistaničnom úseku až po Kysucké Nové Mesto. Zatiaľ sa vykonala stavebná činnosť za približne 13,5 milióna eur. Práce, ktoré majú byť spolufinancované z prostriedkov EÚ, neboli doteraz preplatené, pretože Európska komisia zatiaľ neschválila žiadosť o nenávratný finančný



Budúci podchod v stanici Krásno nad Kysucou už naberá zreteľnejšie kontúry.

príspevok na realizáciu stavby. Napriek tomu sa výzor stanice Krásno nad Kysucou od začatia prác – august 2008, riadne zmenil. Nová je už nepárna skupina koľají, upravené sú záhlavia stanice, boli vybudované protihlukové steny a pokračuje výstavba nástupišť a podchodu pre cestujúcich.

V medzistaničnom úseku Kysucké Nové Mesto – Krásno nad Kysucou sa začali prípravné práce na budovanie nového železničného telesa, realizujú sa preložky inžinierskych sietí, výrubu dreví, taktiež sa pripravuje rekonštrukcia zastávky Ochodnica a Dunajov. Stavbu pozitívne zhodnotil aj Ľubomír Vážny, minister dopravy: – **Stavba má veľký význam pre občanov aj pre obec. Železničná doprava sa dynamizuje, modernizáciou sa zvýši bezpečnosť na kolíznych miestach s cestnou dopravou a chodcami.**

Stavebné postupy v tomto úseku budú skončené v novembri tohto roku. Termín skončenia modernizácie celého traťového úseku Žilina – Krásno nad Kysucou je naplánovaný na rok 2011, pričom celkové náklady na realizáciu stavby predstavujú 154 miliónov eur.

(balky), foto: autor



Pred staničnou budovou už vyrástla hrana prvého nástupišťa.



V Ochodnici sa z dvojkolajnej trate na niekoľko týždňov stala jednokolajka.



Zvýšenie traťovej rýchlosti si vyžaduje aj čiastočné vyrovnanie traťového oblúka medzi Ochodnicou a Dunajovom.



# Nielen v lietadlách sa montujú čierne skrinky

Havária lietadla spoločnosti Air France, ktoré sa 1. júna stratilo nad Atlantikom, šokovala celý svet. Z fragmentov nájdených v oceáne vyšetrovatelia pomaly objasňujú posledné sekundy letu Airbusu A330. Ihneď sa sústredili aj na lokalizáciu čiernych skriniek, aby ich expertízou získali údaje o príčine tejto tragédie. Čierne skrinky sa však nemontujú iba do lietadiel, ale sa inštalujú aj na zariadenia ŽSR.

Čierne skrinky, správnejšie však záznamové zariadenia, slúžia na dlhodobé sledovanie a záznam činnosti všetkých typov zabezpečovacích zariadení. Ich inštalácia je vhodná pri skry-

tých či zriedkavých poruchách zariadení (neuzatváranie závor na priecestiacich, náhle zmeny návěstných znakov na návěstidlách, straty šuntu na koľajových obvodoch), alebo pri podozreniach na nesprávnu činnosť, respektíve obsluhu zariadení. Môžu sa pripojiť ku každému existujúcemu reléovému, v určitých prípadoch aj elektronickému zariadeniu. Zaznamenané signály sú rozdielne podľa druhu sledovaného zariadenia a konkrétneho typu čiernej skrinky. V ŽSR sa používajú dva typy záznamových zariadení. EZZ 01 zaznamenáva 8 dvojestavových vstupov a B2000 dokonca až 16 dvojestavových a 8 analógových vstupov. Ako dvojestavové vstupy sa používajú voľné kontakty relé, z ktorých sa dá určiť stav zariadenia. K analógovým vstupom sú zasa priamo alebo cez príslušné prevodníky pripojené sledované napätia. Zaznamenané údaje, bez možnosti ich zmeny, sú v čiernej skrinke ucho-



Kým v lietadlách sú čierne skrinky oranžové, záznamové zariadenia B2000 inštalované na ŽSR sú naozaj čierne.



Záznamové zariadenie v prevádzke, namontované na stojan s relé.

vávané na pamäťovej karte (EZZ01), alebo priamo vo vnútornej pamäti (B2000). V súčasnosti sú nasadené 4 čierne skrinky EZZ 01 a 6 zariadení B2000, ktoré boli v roku 2008 doplnené o prenosový systém B-GSM. Pomocou neho sa zaznamenané údaje nemusia načítať na mieste inštalácie čiernej skrinky, ale môžu sa diaľkovo stiahnuť cez prenosovú sieť GSM. Podľa požiadaviek správcov zariadení čierne skrinky montujú zamestnanci TÚI Prešov, zo sekcie OZT. Tí taktiež načítavajú údaje a vykonávajú diagnostiku príčin poruchových stavov, aby sa následne zabezpečila správna a spoľahlivá činnosť sledovaných zariadení.

Ing. Štefan KOLIBÁČ

## Železničnú trať natiahli baníci

Železničná trať medzi Novákmi a zastávkou Koš je od 20. mája dlhšia o 458 metrov. Nárast metrov zapríčinilo jej preloženie pre uvoľňovanie povrchovej zástavby pre dobývací nový priestor 11. ťažobného poľa Bane Nováky. Nový 2930-metrový úsek je súčasťou najnáročnejšieho projektu s najväčšou investíciou v uhoľnom baníctve na Slovensku za posledných približne 40 rokov.

Sedem mesiacov trvala stavebná činnosť na prekládke železničnej trate medzi stanicou Nováky a zastávkou Koš pre uvoľňovanie povrchovej zástavby pre nový dobývací priestor 11. ťažobného poľa Bane Nováky. Práce vyvrcholili od 12. mája deväťdňovou výlukou, počas ktorej Hornonitrianske bane Prievidza, a. s., realizovali prepojenie existujúcej trate na novovybudovaný úsek. Vyberali sa koľajové polia, asanovalo sa staré koľajové lôžko, zriadovali sa nové násypy a premontovali sa aj čítače osí priestecia v Koši. Pre cestujúcich bola medzi Novákmi a Prievidzou zabezpečená náhradná autobusová doprava. V železničnej stanici Nováky sa zásluhou Nováčkových chemických závodov neustále vy-

tvárala záťaž, ktorá prichádzala aj v noci. Výpravcovia však počas výluky zvládli sťažnenú dopravnú situáciu a meškania vlakov boli minimálne. Prvý vlak, vypravený z Novák, prešiel po novopreloženej trati 20. mája, po 18. hodine. Prvých 5 dní vlaky jazdili zníženou 30-kilometrovou rýchlosťou, po konsolidácii trate už jazdia maximálnou 80-kilometrovou. Územie dotknuté ťažbou z 11. poľa ťažobného úseku Nováky, s postupným poklesom povrchu, má rozlohu takmer 153 hektárov. V podzemí sa nachádza približne 10 miliónov ton geologických zásob hnedého uhlia, z ktorých vyťažiteľných je 7,2 milióna ton. Pre ich sprístupnenie bolo nevyhnuté uvoľniť povrch budúceho podrúbavaného územia.

Okrem preloženej železničnej trate si to vyžiadalo presmerovanie 1850m koryta rieky Nitra, 800m koryta rieky Handlovka, prekládku 880m železničnej vlečky do Vojenského útvaru Nováky vrátane mosta ponad rieku Nitra, vedenia vysokého napätia, vysokotlakového plynovodu, optických a telekomunikačných sietí. Pre maximálne využitie uhoľných zásob, ktorých ťažba sa odhaduje až do roku 2023, je všetko vtesnané do 65-metrového koridoru. Práce na povrchu sa musia zakončiť do konca júna, aby v októbri tohto roka mohli baníci začať s ťažbou uhlia.

(balky)



# Bratislavskí mostári dokázali, že stále vedia nitovať

Až štvrtina mostov na tratiach ŽSR má ocelovú konštrukciu. Tie staršie, ktoré preklenuli brehy riek počas budovania tratí pred rokom 1945, sú zmontované nitovaním. Dnes sa síce nitované spoje bežne nerealizujú, ale korózia si nevyberá a kovové časti poškodené zubom času je potrebné nahradiť. Tak, ako pozdĺžniky na moste medzi Čadcou a Mostami u Jablunkova. Pri ich výmene preto museli zamestnanci Mostného obvodu Bratislava použiť techniku spájania našich predkov – nitovanie.



Pozdĺžniky nitovaného mosta v 1. traťovej koľaji trate Žilina–Mosty u Jablunkova už boli koróziou natoľko oslabené, že ich Mostný obvod Bratislava musel vymeniť.



Pri výmene pozdĺžnikov asistoval aj žerjav.



Nit v kliešťach, ktoré drží Dušan Fraňo, majster čaty zo strediska Bratislava, sa v elektrickej ohrievačke rozžeraví na teplotu 1200 °C. Potom sa musí rýchlo premiestniť na miesto nitovania.



Do nových pozdĺžnikov vrtali otvory pre nity (zľava) Ján Mihálik a Milan Balát.

**N**itovaný most v 1. traťovej koľaji v km 281,623 trate Žilina – Mosty u Jablunkova, prekenujúci rieku Čierňanka, si už čosi pamätá. Množstvo popadaného substrátu z tisícov nákladných vozňov, ktoré po ňom prešli, však zanechalo na ocelevej konštrukcii korózne stopy. – **Most sa skladá z hlavných nosníkov, ktoré spájajú priečniky. Tie zasa nesú pozdĺžniky, ktoré sú rovnobežné s pozdĺžnou osou mosta a na ktorých sú uložené drevené mostnice. My sme menili pozdĺžniky vo všetkých jedenástich mostných poliach,** – hovorí Peter Ondrička, majster čaty zo strediska Žilina. O náročnosti prác svedčí trvanie výluky koľaje – až 11 týždňov. Každý týždeň sa začal odstránením koľají v jednom mostnom poli, vyrázaním starých nitov a demontážou pozdĺžnikov. Mnohé nity boli riadne zatlačené a zdeformované strihmi plechov a ak sa nedali vyraziť, museli sa odvrtať. Nové pozdĺžniky

sú už zvárané a priamo na mieru si ich vyrábala mostný obvod. – **Nity sa zahrievajú v elektrickej ohrievačke. Ak je nefunkčná, nahrádza ju „poľná“ kovácka vyhňa na drevené uhlie. V slnečnom počasí je tu riadna horúčava. Tiež si treba uvedo-**



Peter Ondrička, majster čaty zo strediska Žilina, ukazuje, ako korózia oslabila stojňu pozdĺžnika.

**miť, ako ďaleko je vyhňa od miesta nitovania. Počas prenosu nit nesmie vychladnúť, a tak s ním montér väčšinou uteká k miestu spájania. Tu sa rozžeravený nit po prevlečení otvorom na jednej strane podprie a na druhej sa rozklepáva do tvaru polgule pneumatickým kladivom,** – opisuje techniku nitovania Dušan Fraňo, majster čaty zo strediska Bratislava. Po pripevnení dvojice pozdĺžnikov ich chlapi ešte natrelí, namontovali krátke koľajové pole a pôvodné zavetrovanie už uchytili skrutkovými spojmi. Po výmene všetkých pozdĺžnikov sa krátke koľajnice na moste nahradia priebežnými. Na tejto akcii nás ešte čosi zaujalo. Počas výluky na moste pracovali zámočníci a montéri z viacerých stredísk MO Bratislava. Jednoducho všetci tí, ktorí vedeli nitovať. Na uchytenie pozdĺžnikov potrebovali až 800 nitov.

(balky), foto: autor



# Slovenskí železničiarri vymieňajú koľajnice v Maďarsku

Železničné trate, začlenené do transeurópskych koridorov TEN, modernizujú aj naši južní susedia. Rekonštrukciu železničného úseku Mezötúr – Gyoma, vykonáva konzorcium na čele s OHL ŽS, a. s. Na stavbe tak bežne začujete slovenčinu a stretnúť môžete aj mužov v oranžových tričkách s logom ŽSR. So súpravou SDK II zo Zvarovacieho a regeneračného strediska Vrútky (SMÚ ŽTS ZaRS) vymieňajú koľajnicové pásy.



Pracovalo sa za plnej prevádzky. Kým sa na jednej koľaji pohybovala súprava SDK II, po druhej jazdili maďarské vlakové súpravy.

Železničná trať z Mezötúru cez Nagylapos do Gyoma je súčasťou IV. železničného koridoru z Budapešti po štátne hranice s Rumunskom a nachádza sa v juhovýchodnej časti Maďarska. Na rekonštrukcii tohto 20,6-kilometrového úseku, trvajúcej od júla 2008, sa podieľajú aj zamestnanci SMÚ ŽTS ZaRS z Vrútok, ktorí so súpravou SDK II menia dlhé koľajnicové pásy. – S firmou ŽS Bratislava, a. s., ktorá je súčasťou OHL ŽS, a. s., už dlhšie a bezproblémovo spolupracujeme pri výstavbe bezстыkových koľají na našich tratiach. Preto si nás žiadali aj do Maďarska. So súpravou na prepravu dlhých koľajnicových pásov SDK II tu chodíme nárazovo, keď sa vykonáva zriaďo-



Strojník Jozef Varga (prvý zľava) riadi od vymieňaceho vozíka prácu manipulátora pri zosúvaní koľajnicových pásov, ale aj pracovníkov dodávateľa pri výmene inventárnych koľajnic za koľajnice UIC60.

vanie bezстыkovej koľaje, manipuláciu s inventárnymi koľajnicami, alebo aj odvoz vyzískaných koľajnicových pásov, ktoré maďarský správca infraštruktúry (MÁV) ešte zužitkuje, – vysvetlil prítomnosť zamestnancov ŽSR na maďarskom území Ing. Dušan Grandtner, vedúci SMÚ ŽTS ZaRS. Po modernizácii bude tento traťový úsek opäť dvojkolajný, prispôbený na rýchlosť 140 km/h.

Medzi stanicami Nagylapos a Gyoma bola totiž po 2. svetovej vojne iba jednokoľajka, pretože druhú koľaj museli Maďari vytrhať. Počas stavebných prác sa starý zvršok s koľajnicami maďarskej výroby nahrádza novými koľajovými polami s dočasnými inventárnymi koľajnicami. Tie sa potom so súpravou SDK II menia za koľajnice typu UIC60, používaných na koridoroch. – K dispozícii máme 3 súpravy SDK II. Jedna stále ostáva na základni, kde slúži pri uskladňovaní dlhých koľajnicových pásov. O ďalšie je neustály záujem. Súprava je zložená z plošinových vozňov s postrannou koľajnicovou drážkou, portálového manipulátora a z koncových sťahovacích vozňov. Naraz prevezie až 24 koľajnicových pásov dlhých 255 metrov, alebo 48 kusov 120-metrových koľajnic. Vzhľadom na stiesnené výlukové pomery na MÁV môžeme manipulovať iba s 24 pásmi, – vysvetľoval vedúci SMÚ ŽTS ZaRS. Základnú



Strojníci Vladimír Romančík a Dušan Lojdl (zľava) na portálovom manipulátore sa starajú o správny a presný prísun koľajnicových pásov, alebo ramenami manipulátora pomáhajú pri vyťahovaní inventárnych koľajnic.



Strojníci z manipulátora majú dostatočný prehľad o situácii v blízkosti súpravy SDK II.

posádku súpravy tvoria dvaja strojníci, ktorí obsluhujú manipulátor a tretí riadi prácu manipulátora a ostatných pracovníkov zo zeme. – Striedajú sa podľa individuálnych možností, ale aj činností vykonávaných na základni. Snahou je nenechávať tu ľudí dlhšie ako 4 týždne. Všetci sú však preškolení z miestnych bezpečnostných predpisov. Sice neovládajú maďarčinu, no tých pár slov potrebných v praktickom výkone sa už naučili. Odbornejší preklad zabezpečuje objednávateľ, – hovorí o mužoch dlhodobo odlučených od svojich rodín Ing. Dušan Grandtner. A takto sa budú striedať ešte niekoľko týždňov. Modernizácia tejto časti IV. transeurópskeho koridoru za takmer 84 miliónov eur by sa mala skončiť koncom decembra 2009.

(balky), foto: autor



# Nové mostnice na Ružínskom viadukte

Medzi Košicami a Spišskou Novou Vsou prechádza cez rieku Hornád štrnásť priehradových mostov. K nim patrí i Ružínsky viadukt, ktorý je súčasťou železničnej trate Žilina – Košice.



Ružínsky viadukt s našimi železničiarimi nerušia rybára na brehu Hornádu...

**O** potrebované mostnice sa postupne od minulého roku nahrádzajú na viacerých úsekoch novými. Ich osadenie zoberali do svojich rúk zamestnanci SMÚ ŽTS TO Margecany a MO Košice..

Situácia si žiadala od vlaňajšej zimy zavedenie prevádzky obmedzenej traťovej rýchlosti. Podľa vyjadrenia Ing. Ľubomíra Pitoňáka zo sekcie ŽTS OR Košice sa postupne osadilo a ďalej vymieňa 722 mostníc. Až osem mostov nad Hornádom potrebuje kvalifikované zásahy.

**- Keď sa už upevňovací materiál nedrží v mostniciach, je to zle. To je zna-**

**kom, že mostnice doslúžili. Môže dôjsť k zväčšovaniu rozchodu koľají,** – objasňuje aktuálny stav koordinátor SMS ŽTS Kysak Bc. Jiří Ovčáček. Partie železničiarov na Ružínskom viadukte od 1. júna odsúvajú opotrebované koľaje, upravujú ich výšku v prilahlých úsekoch, vymieňajú poškodené mostnice. Vyžaduje si to presnú koordináciu činností, aby práce na seba nadväzovali a zbytočne sa nestálo. Dopravné výluky sú časovo obmedzené, a to znamená každý deň si rozložiť pracovné náradie, umiestniť dopravné mechanizmy a pracovníci s nacvičený-



Úsekový správca SMS ŽTS Kysak Rastislav Koleč (vľavo) s koordinátorom SMS ŽTS Kysak Bc. Jiří Ovčáčkovi pri organizovaní pracovných postupov.

mi pohybmi osadzujú mostnice vážiace 120 až 150 kilogramov. Ale v čase skončenia výluky už na moste nesmie ostať ani skrutka.

**- Tieto železničné mosty a viadukty realizovali naši predchodcovia vo veľmi krátkom čase a stále sú hodnotené ako skvelé diela. Nám neostáva iné, iba ich zachovať pre nasledujúce generácie, tak z estetického, ako aj z funkčného hľadiska,** – dodal Ing. Ľubomír Pitoňák.

(pal), foto: autorka



Osadzovanie poistných uholníkov si vyžaduje súhru i fyzickú zdatnosť.



Montér ocelových konštrukcií MO Košice Jaroslav Kurta si pri doťahovaní mostnicovej skrutky musel zvoliť nezvyčajnú polohu.

## Nová evidencia zmlúv

**Železničné telekomunikácie na základe úlohy z porady vedenia ŽSR – Navrhnuť nový systém evidencie zmlúv a objednávok na investície s využitím IS vrátane postupu jeho implementácie pre odbor 220 GR, vyvinuli novú aplikáciu EVIDENCIA ZMLÚV.**

**A**plikácia je vytvorená v modernom prostredí a samotný vývoj si nevyžiadala mimoriadne finančné náklady. Jej rozšírená funkcionálnosť umožňuje

evidovať zmluvy s jednotlivými atribútmi (napr. dátum platnosti, doba účinnosti, typ, garant, údaje o zmluvných stranách atď.). Novinkou je prihrávanie zoskenovaných zmlúv a dokumentov (formát WORD, EXCEL a pod.), ktoré súvisia so zmlouvou. Užívateľovi tak poskytuje informácie na jednom mieste, šetrí mu čas, zaručuje aktuálnosť a komplexnosť informácií.

Samotná aplikácia je typu „tenký klient“, nevyžaduje si teda inštaláciu u používateľa a nie je viazaná na licencie. Zavedením tejto technológie sa podarilo znížiť náklady na prevádzku,

hardware a zvýšiť bezpečnosť riešenia oproti klasicky riešeným aplikáciám PC.

Architektúra aplikácie umožňuje jej používanie aj v iných odboroch, resp. VOJ ŽSR. Využitím vhodného rozhrania sa môže prepojiť s inými podnikovými systémami, napríklad s informačným systémom SAP R/3.

Cieľom novej aplikácie je maximálne uspokojiť potreby používateľov a poskytnúť prehľadné a komplexné informácie o každej zmluve a jej dodatkoch prostredníctvom intranetu.

(ŽT)

# INTEROPERABILITA (1. časť)



Množstvo cudzích slov, skratiek, výrazov najmä po vstupe SR do EÚ sa pomerne často používa nielen v železničarskej terminológii, ale aj bežne v mnohých nariadeniach, správach, a to nielen vysoko odborného charakteru. Mnohí železničari sa s nimi stretávajú iba okrajovo a nepoznajú ich význam. Aj preto sme sa rozhodli aspoň niektoré oblasti a pojmy postupne vysvetliť, napísať čo vyjadujú a čím sa zaoberajú.

V roku 2009 sa predpokladalo vydanie technických špecifikácií pre interoperabilitu (ďalej TSI) subsystémov štrukturálnej oblasti Energia a Infraštruktúra pre konvenčné železnice. Odbor infraštruktúry (O 430) v spolupráci s odborom stratégie a vonkajších vzťahov (O 150) GR ŽSR pripravili dva „brainstormingy“ o vplyvoch týchto dokumentov. Zámerom stretnutí bolo bližšie oboznámenie s obsahom právnych predpisov EÚ v oblasti železničnej infraštruktúry, obsahu jednotlivých TSI a činnosti notifikovaného orgánu zamestnancom ŽSR, projektantom a ďalším organizáciám prepojeným na železnice.

## Právne predpisy EÚ

Interoperabilita železničného dopravného systému je definovaná ako schopnosť systému transeurópskych konvenčných železníc umožniť bezpečný a nepretržitý pohyb dráhového vozidla na dráhach európskeho železničného systému.

Prvým právnym dokumentom o interoperabilite bola Smernica Rady 96/48/ES z 23. 07. 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ďalším bola Smernica EP a Rady 2001/16/ES z 19. 3. 2001 o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc. Posledným dokumentom o interoperabilite je Smernica EP a Rady 2008/57/ES zo 17. 6. 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve.

Železničný systém sa podľa Smerníc delí na dve oblasti, štrukturálnu a prevádzkovú.

**Štrukturálna oblasť zahŕňa štyri subsystémy:**

- infraštruktúra (Infrastructure),

- energia (Energy),
- riadenie vlakov - zabezpečenie - signalizácia (Command, control, signaling - CCS),
- dopravné prostriedky (Rolling Stock).

**V prevádzkovej oblasti sú tri subsystémy:**

- údržba (Maintenance),
- prevádzka a riadenie dopravy (Operational)
- telematické aplikácie pre osobnú dopravu (TAP) a nákladnú dopravu (TAF).

Prvá skupina TSI pre konvenčné trate (CR) bola vydaná v roku 2006. Boli to: hluk dráhových vozidiel a infraštruktúra, telematické aplikácie pre nákladnú dopravu, riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizácia, dráhové vozidlá, prevádzka a riadenie dopravy.

Druhá skupina TSI CR bola vydaná v roku 2008 a je venovaná prevencii a zmierneniu následkov nehôd a mimoriadnych udalostí v tuneloch, najmä tých, ktoré sú spôsobené požiarom (TSI bezpečnosť v železničných tuneloch) a TSI PRM, ktorá rieši prístupnosť staníc a vlakov pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu (PRM - osoby s obmedzenou mobilitou). Jednotlivé TSI vychádzajú z najlepších dostupných odborných znalostí dostupných v čase prípravy príslušného návrhu TSI.

V súčasnosti sú v rôznych stupňoch prípravy ostatné TSI:

- TAP,
- údržba s osobitným zreteľom na bezpečnosť,
- osobné vozne, hnacie vozidlá a rušne,
- infraštruktúra,
- energia.

Všetky zverejnené dokumenty aj pracovné materiály sú dostupné na portáli ŽSR v anglickom origináli a slovenskom preklade. V prípade nezrovnalostí je platná textácia anglického originálu.

Právne predpisy EÚ sú zverejňované v Official Journal of the European Communities. Nariadenia a Rozhodnutia sú do národného práva zapracované zverejnením v Úradnom vestníku a sú záväzné vo všetkých častiach. Smernice sú do národného práva implementované zákonom Národnej rady SR, ktorý je uverejnený v Zbierke zákonov. Národné právo, príslušné zákony, vyhlásenia a rozhodnutia sú potom premietnuté do príslušných predpisov, technických noriem, nariadení a opatrení ŽSR.

## Pracovné skupiny pre implementáciu TSI

V ŽSR pracuje niekoľko pracovných skupín pre implementáciu, ktoré analyzujú platné a pripravované právne predpisy a stanovujú úlohy pre odbory GR ŽSR. Tieto pracovné skupiny sú poradným orgánom generálneho riaditeľa pre príslušnú oblasť a vypracovávajú stanoviská pre príslušné orgány štátnej správy a Európskej únie.

V súčasnosti sú aktívne nasledujúce pracovné skupiny:

- Skupina 19 podľa Nariadenia č. 19/2007 GR ŽSR,
- ERTMS,
- Hluk pre Smernicu 66/2006/ES - TSI,
- Telematické aplikácie pre nákladnú dopravu pre Nariadenie 62/2006/ES - TSI,
- Bezpečnosť železníc pre Smernicu 49/2004/ES,



- Prevádzka a riadenie dopravy pre Smernicu 920/2006/ES,
- Registre vozidiel a infraštruktúry.

V Nariadení č. 7/2008 GR ŽSR boli stanovené podmienky na zabezpečenie, zavedenie a udržiavanie interoperability siete ŽSR konvenčného transeurópskeho železničného systému. Cieľom je, aby požiadavky príslušných TSI boli postupne uplatňované nielen na tratiach v súčasnosti zaradených do siete TEN-T (obr. Transeurópska železničná sieť - Slovenská republika (horizont 2010)), ale aj na všetkých ostatných.

### Tvorba TSI Energia a Infraštruktúra

Mandát na tvorbu TSI Energia a Infraštruktúra pre konvenčné trate bol daný Európskej železničnej agentúre (ďalej ERA) so sídlom vo Valenciennes (Francúzsko). ERA vznikla Nariadením 881/2004/ES a v súčasnosti má zhruba 100 zamestnancov z celej Európy.

V roku 2005 boli vytvorené pracovné skupiny na úrovni ERA pre tvor-



bu TSI Energia a TSI Infraštruktúra. Do týchto pracovných skupín mohli príslušné spoločnosti únie, záujmové združenia, odborové organizácie

a bezpečnostné úrady nominovať svojich odborníkov, z ktorých si ERA na základe vlastných kritérií vybrala jednotlivých členov.

Tieto pracovné skupiny sa stretávali počas troch rokov a na základe technických noriem, vyhlášok a aj skúseností pripravovali samotné znenia TSI. Primárnym základom TSI Energia a Infraštruktúra boli už existujúce TSI pre vysokorýchlostné trate. Následne boli upravované na technické podmienky vyhovujúce požiadavkám pre konvenčné trate.

Výsledky jednotlivých stretnutí potom zástupcovia referovali organizácii, ktorá ich do pracovných skupín nominovala. Na úrovni materských organizácií vznikli podporné skupiny, kde vznikali mnohé pripomienky a návrhy a kam boli posielané jednotlivé verzie TSI.

ŽSR prostredníctvom CER majú priamo v pracovných skupinách ERA 2 zástupcov a taktiež majú zastúpenie v podporných skupinách CER.

(RM)



## EURO - Žel 2009

V poradí už 17. medzinárodné sympóziu EURO - Žel 2009, konajúce sa pod záštitou ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a rektora Žilinskej univerzity a za podpory európskej komisie sa 3. a 4. júna konalo v priestoroch Žilinskej univerzity.

Na sympóziu sa zúčastnili aj zástupcovia Železničných telekomunikácií. EURO - Žel 2009 prebiehalo v troch sekciách. Prvá sa venovala riadeniu a zabezpečovaniu systémov v železničnej doprave, najmä na regionálnych a vedľajších tratiach. Ďalšia sa venovala informačným a komunikačným technológiám v železničnej doprave a posledná prevádzkam železničnej dopra-

vy, jej perspektívam a schopnosti konkurovať iným druhom dopravy. Železničné telekomunikácie boli aktívnym členom sympózia a prezentovali sa slovenskej i zahraničnej odbornej verejnosti prednáškami o pôsobení ŽT v rámci ŽSR i externého prostredia. Informovali o svojich prierezových produktoch a službách. Pre účastníkov, ktorí nemali možnosť zúčastniť sa na prezentáciách a nemohli tak získať podrobnejšie informácie o poskytovaných službách ŽT, boli poskytnuté informácie vo výstavnom stánku.

Sympóziu účastníkom ponúklo rôznorodý pohľad na odbornú problematiku, konkurencieschopnosť, spoluprácu a rozvoj v rámci európskeho spoločenstva železníc, ktorý za podpory informačných a telekomunikačných technológií umožňuje aktívne napredovať.

## EuroVlak na tratiach ŽSR

Krátko pred voľbami do Európskeho parlamentu sa na vybraných železničných staniciach siete ŽSR prezentoval EuroVlak. Stalo sa tak na požiadanie hlavného organizátora tejto akcie IUVENTY - Slovenského inštitútu mládeže, ktorej išlo o lepšiu informovanosť a motiváciu pred voľbami do Európskeho parlamentu. K tejto kampani sa pridali aj Železnice SR a ZSSK.

Cieľom kampane bolo oboznámiť mladých ľudí s európskymi inštitúciami, prezentovať možnosti pre mládež, ktoré poskytuje EÚ - program Mládež v akcii, informačná sieť Eurodesk, informovať o možnostiach pre podporu projektov mládeže na Slovensku - programy ADAM a motivácia mládeže k voľbám do

Európskeho parlamentu.

Projekt bol realizovaný od 29. 5. - 5. 6. 2009 v železničných staniciach Bratislava hl. st., kde bola aj tlačová beseda, Trnava, Žilina, Poprad, Košice a Banská Bystrica.

V Živej knižnici mohli návštevníci diskutovať so zaujímavými ľuďmi z eu-



rópskych inštitúcií. Súčasťou informácií boli aj vedomostné a zábavné súťaže. Kampaň mala iba informačný charakter.

(hoc), foto: STV

# Kotolňa pre širokorozchodnú trať

Rekonštrukcie a modernizácie zdrojov tepla nabrali na viacerých našich pracoviskách rýchlejšie tempo. Zastarané technológie s nízkou výkonnosťou už škodili životnému prostrediu a zamestnanci neraz boli vystavení viac chladu ako teplu.



Do výpravnej budovy Haniska pri Košiciach ŠRT si prišli pozrieť nový zdroj tepla prednosta železničnej stanice v Haniske Ing. Ján Miženko a technický námestník prednostu Ing. Igor Harich.

Riešenie pri častých poruchách hľadali a aj našli odborníci na širokorozchodnej trati v Haniske pri Košiciach. Výpravná budova vo svojich útrobach skrývala už často sa kaziaci zdroj tepla, ktorý pozostával zo štyroch plynových kotlov NETIT T 45 a tie v uplynulých mesiacoch vymenili za jeden kondenzačný kotol HOVAL UTRAGAS 150 s výkonom 25 - 136 kW vrátane strojného zariadenia kotolne.

– Najskôr sa pristúpilo k demontážnym prácam starého zariadenia a po umiestnení novej technológie sa táto viackrát odskúšala priamo v budove a potom sa v záverečnej fáze realizovalo prepájanie sústavy. Ohrev teplej vody je zabezpečený samostatným zásobníkovým plynovým ohrievačom s objemom 300 litrov, – predstavuje technické parametre kotolne Ing. Richard Bursa zo sekcie železničných tratí a stavieb OR Košice. Prednosta železničnej stanice v Haniske pri Košiciach Ing. Ján Miženko v tejto súvislosti upozornil aj na to, že kvalitné pracovné prostredie sa tak vytvorilo nielen pre našich zamestnancov, ale aj pre zamestnancov ZSSK CARGO, U. S. Steelu a Colného úradu Košice.

(pal)

## Stanica pod ochranou nájomníka

Keď sme minulý leto písali o vynovenej železničnej stanici v kúpeľoch Číž, netušili sme, že zostane bez starostlivej ruky až do týchto jarných mesiacov.

Prevádzka v tunajších priestoroch bola zrušená a zrekonštruovaná budova ostala bez personálu a bez života. Nuž, ale dať na vynovenie dva milióny a potom nechať objekt bez dozoru v širom poli? Riešenie sa predsa len našlo a pripravuje sa už zmluva o prenájme. Nájomník dvojizbového bytu bude dohliadať na prevádzkovanie sociálnych zariadení, čistiť a upratať vnútorné i vonkajšie priestory. I keď bez možnosti zakúpenia cestovného lístka, bude čakáreň k dispozícii pre verejnosť a najmä teda kúpeľných hostí, ktorých od vlakov do centra Číža odváža mikrobús. Na stanicu ich privádza aj pri odchode, podľa cestovného poriadku.

Čakáreň má takmer 30 štvorcových metrov a sociálne zariadenie je iba o niečo menšie. Nový nájomník musí ovládať bezpečnostné predpisy a byť zdravotne spôsobilý, keďže bude vstupovať do koľajiska. Krásne vynovená stanica v tóni stromov už nezostane opustená a azda jej starostlivé ruky gazdu vdýchnu nový život.

(pal)



Práve prišiel vlak, ale niet sa kam zložiť. Všetko je zatvorené... Dúfajme, že v lete bude situácia priaznivejšia.

## Nový zdroj tepla pre VPK

Pri nepretržitej prevádzke vo vozňovo-prepravnej kancelárii v rámci košickej železničnej stanice sa osadenstvo tiež potešilo novej kotolni. 54 pracovníkov VPK, staniční dispečeri a ich operátorky, i zopár traťovákov, ktorí v budove sídlia, sa konečne v zime zohrejú bez častých výpadkov tepla. Štyri kotle s plynovými horákmi a 300-litrovým zásobníkom na vodu nedokázali posledné roky utiahnuť vykurovanie budovy s veľkými oknami a spleťou chodieb i kancelárií. – Opotrebovaný kotol sa často hlásil prerušovaným kúrením, zatopením, čo zapríčinila dieťa v kotlovom článku. Servisných pracovníkov sme tu mali každú chvíľu. Neraz i krátko po ich zásahu sme boli zasa kdesi na začiatku, – hovorí vedúci VPK Tibor Bandura. Dokonca bola pre unikajúce splodiny nariadená i evakuácia tamajších zamestnancov. V polovici februára tohto roku rozhodujúce zložky vyhlásili havarijný stav. A ten odštartoval demontáž starých technológií a montáž nových vykurovacích telies. V týchto dňoch prišiel čas kolaudácie. A už od júna funguje ohrev teplej vody. Bez ohľadu na ročné obdobie, tieto tri digitálne kotly HOVAL ULTRAGAS 50 nastavujú potrebnú teplotu bez ľudského zásahu.



(pal)



# Brúsením koľajníc sa odstráni vlnkovitosť, drolenie, výbrusy...

Koľajnice ako nosný konštrukčný prvok koľajovej dráhy sú vystavované neustálemu zaťažovaniu, preto musia byť podrobené obnovovaciemu procesu. Ide o podstatný ekonomický faktor, veď čím by sme boli bez funkčných koľajníc. O ich prevenciu pred vznikom materiálových chýb sa stará brúsiace vozidlo SZ 2000.



Až v takomto rozsahu sa prejavovala vlnkovitosť koľajníc napríklad aj v úseku Kysak – Drienovská Nová Ves. V oblúkoch s malým polomerom sa vyskytuje len na vnútornom koľajnicovom páse.

**M**ať ho vo svojom strojom parku – to je túžba mnohých železničiarov, najmä tých, ktorí majú funkčnosť koľajníc pod palcom. Takáto priam zázračná mašina sa začala na našich tratiach objavovať v období posledných dvoch rokov a zvyčajne ju obklopuje huf nadšencov, ktorí vedia o čom sú deformácie koľajníc. My sme brúsiace vozidlo stretli počas výluky na trati Markušovce – Spišské Vlaky. Toto vozidlo podľa stavu koľajníc opravuje asi 500 metrov denne.

– Ide o veľmi drahé vozidlo, železnica si ho len požičiava od zahraničnej firmy, ktorá má aj u nás servisné pracoviisko. Je schopné sa pohybovať po cestnej komunikácii a pri drobnej úprave na priecestí prechádza na železničnú trať, – predstavuje mašinu technológ zvráťania AO Košice Bc. Adrián Demko. Ako ďalej povedal, už pri jednom milimetri prevalku pojazdnej hrany koľajníc by mal nastať proces brúsenia, aby sa predišlo väčším škodám. Ťažko naložené vagóny, náročnosť trasovania či mno-



Brúsiace vozidlo SZ 200



Výluku využili aj energetici z Popradu na odborné zásahy do trolejového vedenia.



Brúsiace vozidlo v plnom nasadení, až z neho iskry lietajú... Nič však nebráni tomu, aby na vedľajšej koľaji nemohol ísť vlak.

ho rozposunov vlakov, koľajnicu postupne plasticky deformujú, čo môže v istom časovom horizonte spôsobiť jej vydrolenie, alebo tu vznikajú tvarové deformácie takzvaná vlnkovitosť. Možno naraz mnoho výrazov, ktoré cudzím ušiam znejú čudne, ale pracovníci železničnej infraštruktúry trvajú na ich presnom znení. Toto brúsiace vozidlo vstúpilo na niektoré naše trate po dlhých jedenástich rokoch, kedy tu bol nasadený funkčne obdobný typ – brúsiaci vlak, lenže ako dráhové vozidlo.

Vedúci Atrakčného obvodu v Spišskej Novej Vsi Ing. Róbert Novák, ktorý dohliada na súčasné práce v svojom „rajóne“, si pochvaľoval práve ten brúsiaci vlak spred 11 rokov. – **Mal viac brúsiacich kotúčov a výsledný efekt sa prejavuje ešte aj v súčasnosti na niektorých tratiach. Dúfam, že aj teraz budeme spokojní. Keď sa odstránia deformované zvary, výbrusy či spomínaná vlnkovitosť, okamžite sa zlepšia jazdné vlastnosti vlakov. Komfort cestovania sa zvýši, vibrácie i hluk sú tlmenejšie. Výluky využili i energetici, aby vymenili izolátory v koľaji či poškodené trolejové vedenie.**

Po skončení 12 100 metrov dlhého úseku Markušovce – Spišské Vlaky, brúsiace vozidlo nastupuje na ďalšie úseky tratí podľa rozsahu poškodenia koľajníc.

Text a foto: Mária PALIČKOVÁ



Vedúci AO Spišská Nová Ves Ing. R. Novák (vľavo) kontroluje zmeny na koľajnici po strojnóm brúsení. Pri ňom je zástupca firmy RRB Slovakia, s.r.o., Tibor Roman, ktorý brúsiace vozidlo sprevádza so svojim tímom.



# Magda priviezla deti do Jasova i Počkaja

Posledná májová sobota sa niesla v duchu nostalgických jász, organizovaných pri príležitosti MDD. Členovia Klubu historických koľajových vozidiel (KHKV) z Hanisky pri Košiciach sa rozhodli zorganizovať výlet vláčikom pre deti z Košíc a blízkeho okolia. Za cieľ si vybrali Jasov – malebné mestečko v údolí Bodvy, na okraji Slovenského krasu.

Nesmelé lúče už krátko po siedmej prifahovali na košickú stanicu prvých nedočkavcov. Tu na nich už čakala MAGDA M 131.1125 aj s dvomi prívesnými vozňami. Netradične zostavený vlak sa rýchlo zaplnil a vydal sa na ces-

tu. Jazda bola pohodová a vo vozňoch panovala výborná nálada a bezprostredná atmosféra. V Moldave nad Bodvou vlakový personál vykonal potrebné úkony a mohli sme pokračovať ďalej.

Na trati z Moldavy nad Bodvou do Me-



Títo nadšenci a priatelia železníc sa do Jasova priviezli Jasovským expresom.

dzeva už viac ako šesť rokov osobná doprava nepremáva, a tak pre vodičov a prizerajúcich sa ľudí bolo veľkým prekvapením, keď uprostred polí zazreli červený motorák, vlečúci za sebou starý a nový vozeň. Cesta lesnou lokálkou pripomínala miestami safari park. Rušňovodič Jaro Kroupa preto poriadne ubral plyn a kochal sa spolu s cestujúcimi nad množstvom skákajúcich sfn, pokojne sa prechádzajúcich bažantov či križujúcich zajacov. Po niekoľkých kilometroch sa zjavila silueta Jasovskej skaly a pod ňou sa blýskali vežičky kláštora. Posledné metre pred stanicou i pricestím sme museli poriadne trúbiť. Nečudo – domáci už dávno stratili rešpekt pred železnicou. V stanici nás vítali miestni obyvatelia, starosta Gabriel Nagy a banícka dychovka z Poproča. Výletníci vystúpili a pobrali sa k jaskyni. Priestory motoráčika sa uvoľnili pre miestnych obyvateľov, ktorí sa chceli potešiť jazdou do neďalekej staničky Počkaj. Po prehliadke jaskyne, kláštora i okolia sme sa vydali na cestu späť. V Košiciach sa spokojní výletníci poďakovali vlakovej čate za zaujímavý výlet. Napokon treba povedať, že cieľ Jasovského expresu nebol náhodný. Viacerí sa pýtali, prečo sme nešli až do Medzeva? Na to je jednoduchá odpoveď. Do Medzeva pôjdeme 11. júla na dni mesta. Jasovským expresom sme chceli, v spolupráci so samosprávou, upozorniť kompetentných, že táto trať by nemusela mať vôbec núdzu o cestujúcich. Najmä cez víkendy a počas sezóny by tu mohol historický, ale aj bežný vlak, doviesť stovky turistov, ktorí by v Jasove či Medzeve našli množstvo turistických zaujímavostí a o program by iste nemali núdzu.

Igor MOLNÁR a Ľubomír LEHOTSKÝ

## Papagáj, Zelený Anton i Sergej patrili deťom

Pomaly, ale nezadržateľne nastáva obdobie, keď sa viac začína kúriť. Nie však v našich obydliach, ale pod kotlami parných rušňov. S prichádzajúcim letom sa začína aj sezóna nostalgických jász na železnici.

Už 11. ročník podujatia nazvaného Železnica pre deti – Deň detí sa uskutočnil posledný májový víkend vo Vrútkach. Organizátori akcie – Spolok



Detských návštevníkov potešili aj prezentačné predmety ŽSR, ktoré rozdával Mgr. Jozef Lehocký z odboru komunikácie GR ŽSR.

Výchrevne Vrútky a ZSSK Cargo aj za pomoci ŽSR pripravili nielen tým najmenším zaujímavý program. Niekoľko nostalgických jász medzi Vrútkami a Žilinou, alebo Harmancom a Kremnicou muselo uspokojiť aj najnáročnejších obdivovateľov železníc. Veď také stretnutie v Harmanci, kde bolo možné vidieť Papagája (498.022), Zeleného Antona (486.007) s poľským rušňom a naším Sergejom (T 679.1578) sa len tak ľahko nevidí. Po celej trase ste mohli vidieť jednotlivcov i skupinky s fotoaparátmi a kamerami, ako „striechnu“ na historické exponáty v akcii. Malí, ale aj veľkí návštevníci sa zasa vo vrútockom depe pristavovali pri odstavených mašinkách, muzeálnej hasičskej technike či pri stánku Železničnej polície.

Napriek premenlivému počasiu sa ak-



cia vydarila a presvedčili sme sa, že fanúšikov železníc pribúda nielen medzi návštevníkmi, ale aj medzi tými, ktorí sa o vzácne technické pamiatky starajú.

autor (hoc), foto (balky)



# Na Rendezi prevládali motorové vozidlá

Atmosféra celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel v priestoroch starého Rušňového depa Bratislava východ je už medzi nadšencami železnice dostatočne známa. Niet sa čomu čudovať, pretože 13. a 14. júna sa konal už jeho 11. ročník, na ktorom však syčanie parných rušňov prehlušilo vrčanie motorov. Tohtoročný Rendez bol totiž venovaný dieselovým železničným vozidlám.

**N**ajvýznamnejšiu železničnú akciu navštívilo cez víkend približne 4500 ľudí. V areáli depa si mohli prezrieť 3 prevádzkové parné rušne, 7 historických dieselových rušňov a 5 motorových vozňov. Podujatie spestrila aj prítomnosť rakúskeho a maďarského vozidla. Súčasťou programu boli aj vyhlídkové jazdy do Trnavy, Petržalky a Senca, vozenie sa na stanovišti parného rušňa a v drezi-

nách, nočné fotografovanie, prezentácie modelových koľajísk a ďalšie atrakcie pre deti. Organizátori podujatia pripravili aj doplnkový kultúrny program – premietať filmov so železničnou tematikou.

Skrátka, aj tento rok bol zraz historických železničných vozidiel na Rendezi prítažlivý a zaujímavý nielen pre deti, ale aj dospelých.

(balky), foto: autor



Návštevníkov Rendezu zaujal aj maďarský motorový vozeň, ktorý na Slovensko v 50. rokoch dodávala budapeštianska firma Ganz s označením M 295.0. Na našich tratiach sa však neudomácnil.



Na čele zástupu rušňov pripravených na defilé stojí rakúsky parný motorový vozeň DT 1.07 neobvyklej konštrukcie. Okrem stanovišta rušňovodiča má aj priestor pre vlakvedúceho a batožinu. Na Slovensku jazdilo vo vojnovom období šesť identických strojov pod označením M 273.1.



Gesto Ing. Štefana Hlinku (vľavo), generálneho riaditeľa ŽSR a ohlušujúci zvuk píšťal a trúb rušňov, odštartovali 11. ročník zrazu historických železničných vozidiel na Rendezi.



V pojazdnej expozícii, venovanej histórii cestovných lístkov, zaujal aj funkčný stroj na tlačenie kartónových cestovných lístkov, vyrobený v roku 1976 v Nemecku. V prevádzke bol až do roku 1996 v Prahe – Smíchov.



Netradičné, zimné modelové koľajisko Rušňového depa Bratislava východ v 50. rokoch minulého storočia prezentoval Peter Synek.



Najmenšie ratolesti potešili aj drevené vláčiky. Nečudo, veď ich mohli samy viesť.



Pohľad na motorové rušne v historických náteroch akoby posúval termín akcie o pár desaťročí dozadu.

# Generálni riaditelia jadransko-dunajskej regionálnej skupiny G4 v Sarajeve

Na pozvanie generálneho riaditeľa Železníc Federácie Bosny a Hercegoviny (ŽFBH) Narcisa Džumhura sa rokovanie generálnych riaditeľov regionálnej skupiny G4 tentoraz uskutočnilo v dňoch 28. a 29. mája 2009 v Sarajeve. Združenie G4 zahŕňa železničné spoločnosti, infraštruktúrne podniky a organizácie z Rakúska, Slovinska, Chorvátska, Maďarska, Slovenska, Bosny a Hercegoviny. Záujem prejavili aj poľské železnice, ktorých zástupca sa na rokovaní zúčastnil ako pozorovateľ.

Železnice SR na rokovaní zastupovala Mgr. Petra Siváčková, zástupkyňa riaditeľa odboru stratégie a vonkajších vzťahov.

Bosna a Hercegovina sa postupne a dynamicky rozvíja v ekonomickej a hospodárskej sfére, o čom svedčia aj úspechy v rozvoji železničnej dopravy. Dôkazom je nákup mobilných prostriedkov z fondov EÚ a silná podpora vlády. V tejto súvislosti generálni riaditelia podpísali Memorandum o porozumení týkajúci sa podpory homologácie nových vlakových súprav Talgo patriacich ŽFBH na železničných tratiach krajín skupiny G4. Hlavnou úlohou je zlepšenie medzinárodnej železničnej dopravy a komfortu cestovania, podpora a pomoc pri poskytnutí informácií týkajúcich sa autorizovaných notifikačných osôb v krajine, prístupu medzinárodných vlakových súprav Talgo na infraštruktúru krajín skupiny G4. Jednou z hlavných tém rokovania bola aj hospodárska kríza, ktorá má dosah na železničný sektor v celej Európe.

Zástupcovia členských železničných spoločností ohlásili v priemere 25- až 30-percentný pokles v nákladnej doprave, kým v osobnej doprave je pokles podstatne nižší medzi 1 až 5 percentami. V spolupráci s medzinárodnými železničnými organizáciami (najmä CER a UIC) existuje snaha o koordináciu spoločného postupu na preklenutie tejto situácie. Preto je veľmi potrebné viesť intenzívny dialóg aj s európskymi inštitúciami.

Nasledujúce rokovanie generálnych riaditeľov G4 sa uskutoční na pozvanie Maďarských železníc (MÁV) na jar budúceho roku v Budapešti.

(PS)

## VI. zjazd Odborového združenia železničiarov

Hodnotenie, rokovanie o novom poslaní, diskusia, ale i voľby najvyšších funkcionárov boli programom VI. zjazdu OZŽ, ktorý sa konal 22. a 23. mája v SIP Strečno. Na zjazde sa zúčastnili minister dopravy Ľubomír Vážny i generálni riaditelia všetkých troch železničných spoločností.

– **Náročnú cestu máme za sebou, ale čaká nás i množstvo problémov, ktoré musíme riešiť v budúcnosti**, – povedal okrem iného vo svojom príhovore opäť zvolený predseda OZŽ Mgr. František Petroci.

Stredisko internátnej prípravy Strečno sa opäť úspešne prezentovalo, tentoraz pri organizácii zjazdu, ktorý sa prvý raz konal v priestoroch ŽSR, v kongresovej sále strediska. Slová uznania za prípravu podmienok na zjazd sa dostalo SIP aj od ministra dopravy, ako aj od členov OZŽ.

MD  
Foto: Ing. Milan DEBNÁR



Viete, ktorý tunel bol na Slovensku postavený ako prvý, ktorý je najdlhší a/alebo najoriginálnejší? Tieto a ešte ďalšie NAJ zo slovenských tunelov Vám predstaví putovná výstava fotografií

## 10 NAJ zo slovenských tunelov

18. jún – 21. jún, Bratislava  
Avion Shopping Park, Ivanská cesta 10

22. jún – 22. jún, Žilina  
Obchodné centrum Max, Prielohy 979/10

29. jún – 5. júl, Košice  
Obchodné centrum Optima, Moldavská cesta 32

Tešíme sa na Vašu návštevu a prajeme Vám príjemný zážitok!

www.tunelysupotrebne.sk



# Pred šesťdesiatimi rokmi sa začalo s elektrifikáciou slovenských tratí

Vznik elektrifikovaných tratí možno hľadať kdesi pri prvom elektrickom vláčiku, od ktorého by sme sa ďalším vývojom cez mestské a cezpoľné električky dostali až k predmestskej a podzemnej železnici. Až potom nasledovala elektrifikácia diaľkovej železničnej dopravy. Presne 60 rokov uplynulo odvtedy, čo sa nad železničnou traťou na Slovensku objavil nový prvok – trolej.



Skúšobný vlak ťahaný novým elektrickým rušňom E 499.012 na elektrifikovanej „štrbskej rampe“ v roku 1955.

**N**a elektrifikovaných tratiach sa spočiatku používal jednosmerný, jednofázový i trojfázový systém, ktorý sa však po prvej svetovej vojne prestal používať. Uprednostnil sa jednosmerný systém s napätím 1500 V alebo 3000 V, ktorý si popri jednofázovom s napätím 15 kV a frekvenciou 16,2/3 Hz udržal prvenstvo až dodnes. Po druhej svetovej vojne sa robili pokusy so striedavou jednofázovou napájacou sústavou s napätím 25 kV a s priemyselnou frekvenciou 50Hz. Boli úspešné a dnes sa táto sústava považuje za najvýhodnejšiu.

Po skončení 2. svetovej vojny zabezpečovala parná trakcia 96% všetkých výkonov v železničnej doprave a spotrebavala pritom 10% uhlia vyťaženého v celom Československu. Na Slovensko bolo na tento účel potrebné dovážať 7 vlakov uhlia denne. Aj preto už 22. 10. 1945 schválil Zbor povereníkov, v súlade s vývojom v susedných štátoch, plán elektrifikácie vybraných slovenských železničných tratí v dĺžke takmer 2000 km.

Tu treba uviesť, že už v roku 1941 existovali plány na elektrifikáciu slovenských železníc, vypracované firmou SIEMENS. Mala sa použiť jednofázová sústava 15 kV 16,2/3 Hz, dodaná z Nemecka. Plány však prekazili vojnové roky.

kejšie siete cez transformátory a usmerňovače v meniarňach. Toto riešenie ponúkalo vysokú účinnosť napájania a symetrické zaťaženie energetickej siete.

Pre dopravu na elektrifikovaných tratiach bola zadaná výroba elektrických rušňov do Škodových závodov Plzeň. V roku 1953 vyrobila táto lokomotívka na základe švajčiarskej licencie niekoľko elektrických rušňov radu E 499.0, dnes nesie označenie 140.

## Elektrickým rušňom prvýkrát do Vrútok

Prvá jazda vlaku na čele s elektrickým rušňom radu E 499.0 sa uskutočnila medzi Žilinou a Vrútkami 29. 8. 1953.

Elektrická prevádzka sa na našej prvej elektrifikovanej trati od Žiliny po Spišskú Novú Ves zavádzala postupne, tak ako sa dokončievali jednotlivé úseky trolejového vedenia. Aby sa v prevádzke vyskytvalo čo najmenej porúch a zosúladi sa činnosti jednot-

livých zariadení, už od prvých dní zástupcovia výrobných podnikov ČKD Praha a ŠKODA Plzeň robili rôzne druhy meraní v meniarňach a na rušňoch, Pre obsluhu údržbu a opravy trolejového vedenia a meniarne vznikol 1. 1. 1953 Energo úsek Vrútky. S rozširovaním prevádzky sa však niekedy objavovali poruchy, s ktorými sa pôvodne nerátalo. Roku 1961 nadobudli problémy také rozmery, že vedenie Košickej dráhy začalo uvažovať o odstavení elektrickej trakcie a opätovnom pustení parných rušňov na trať.

Ako pokračovala výstavba trolejového vedenia na trati, montovali sa aj zariadenia pre napájanie meniarne a spínacie stanice. Meniarne slúžili ako zdroj elektrickej energie na napájanie troleja a boli osadené transformátormi, ortuťovými usmerňovačmi typu UI 152 v mostíkovom 12-pulznom spojení a rýchlvy-pínačmi typu Zajíc. Spínacie stanice slúžili na vyrovnávanie napäťových a prúdových pomerov. Zvyšovanie počtu fungujúcich meniarne a spínacích staníc viedlo k nutnosti založenia riadiaceho strediska na koordináciu napájania elektrifikovaných tratí. Koncom roku 1955 preto vznikol v Liptovskom Mikuláši prvý elektrodíspečing. Postupným rozširovaním elektrifikovaných tratí vznikli ďalšie riadiace strediská v Bratislave, Žiline, Zvolene, Poprade a Košiciach.

Aj keď problémy v prvých rokoch prevádzky boli príčinou krátkej stagnácie elektrifikácie našich tratí, dnes môžeme povedať, že rok 1959 bol krok správnym smerom.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc., Ján HULEJ  
Foto: MDC



Z prevádzkových i ekonomických dôvodov bol ako prvý elektrifikovaný úsek Žilina – Spišská Nová Ves. Na úseku Žilina – Vrútky, ktorý bol zvolený ako začiatok elektrifikácie, sa stavebné práce začali 12. 6. 1949 slávnostným výkopom v železničnej stanici Varín.

# Elektronický dopravný denník

V dopravných kanceláriách sa bude menej písať i telefonovať. Je to síce veľmi jednoducho povedané, ale v podstate je to tak. Ak výpravca bude viesť dopravný denník v elektronickej podobe, nebude musieť následne zadávať informácie o príchode, prechode alebo odchode vlakov, systém ich „sám“ vydistribuuje na stanovené miesta. Tým, že dopravné denníky susedných staníc komunikujú medzi sebou elektronicke, čiastočne kontrolujú aj prácu výpravcu a upozorňujú ho na nesplnené predpísané úkony pre bezpečný chod vlakov.

**Aj** takto sme vo februári 2007 predstavili racionalizačné zmeny postupov riadenia a organizovania vlakovej dopravy v ŽSR. Nový prevádzkový informačný systém PIS má aj ďalšie aplikácie. Elektronický dopravný denník EDD a Vlakový dispečerský systém VDS.

A práve k ich fungovaniu sme zo strany výpravcov dostali množstvo otázok. O odpovede sme požiadali Odbor dopravy GR ŽSR. Na konkrétne otázky odpovedá zástupca riaditeľa odboru dopravy GR ŽSR Ing. Jozef Dudák.

## ■ Aj po niekoľkých pripomienkach zo strany výpravcov máme na staniaciach bohužiaľ oklieštenú verziu EDD. Prečo?

V sieti ŽSR neexistuje oklieštená verzia EDD. Každá verzia pred nasadením do produkčnej prevádzky je starostlivo expertným tímom EDD (garant ŽI, zástupca ÚIVP, zástupcovia užívateľov za jednotlivé OR, zástupca ServiceDesku EDD ŽT a garant aplikácie EDD za O 410) laboratórne otestovaná a nasadená na vybrané traťové úseky do overovacej prevádzky. Až na základe všetkých kladných výsledkov je nasadená celosieťovo.

## ■ Prečo boli naše pripomienky zrealizované iba sčasti?

Existuje stanovený postup na podávanie pripomienok k aplikácii EDD prostredníctvom IŽD IT. Všetky pripomienky sú riadne zaevidované a riešiteľský tím k nim podáva relevantné stanovisko. Je nám ľúto, že tieto informácie sa nedostávajú späť k užívateľom. Kontaktujte príslušného IŽD IT. Riešenia konkrétnych požiadaviek na EDD sú zverejnené aj na intranetovom portáli ŽSR v časti dokumenty /PIS/EDD.



## ■ Prečo sa stále neprenáša odhláška za vlakom ani poznámka pri vlaku?

Čitateľ pravdepodobne nepochopil zmysel zavedenia EDD. Ten nemá funkciu zabezpečovacieho zariadenia. EDD prioritne slúži na záznam dopravy na dráhe. Prostredníctvom prenosu správ (odhlášok) v EDD nie je možné zabezpečiť jazdu vlaku (spôsob zabezpečenia jazdy vlaku je podľa predpisu ŽI telefonické dorozumievanie). Tento prenos dát by musel byť značným spôsobom bezpečný a chránený. Potreboval by nezávislú certifikáciu prenosu dát (tzv. bezpečný uzavretý okruh). Cena takéhoto okruhu je cca 830 eur na jednu pracovnú stanicu EDD, takže prípadné zavedenie tejto možnosti zabezpečenia jász vlakov by bolo ekonomicky neefektívne. Od tejto možnosti sa zatiaľ upustilo.

## ■ EDD ešte stále nie je plne funkčný. Jeho súčasťou je aj intranet aj Outlook Express. Ich funkcie sú, žiaľ, z neznámych dôvodov, prevádzkovým zamestnancom nedostupné.

EDD je vzhľadom na zmysel jeho zavedenia na ŽSR (náhrada písomného vedenia dopravnej dokumentácie) v plnej funkcionalite. SW Outlook je súčasťou balíka Office Microsoft a nie je, ani ne-

bude, súčasťou žiadneho EDD. Základnou pracovnou náplňou výpravcu je riadiť jazdu vlakov a nie posilať e-mail. Obzvlášť, keď prostredníctvom e-mailu je možné zaslať aj vírusy.

## ■ Niekoľko väčších staníc má funkciu Outlooku sprístupnenú. Prečo to nie je celoplošné? Nebolo by jednoduchšie zastarať DPS-ky riešiť mailom? V čase šetrenia musíme pri vytlačení DPS týkajúcej sa konkrétnej stanice mňať desiatky metrov papiera, aby sme konkrétne správy, ktorá má pár riadkov získali.

Aplikácia Outlook sa nenachádza v žiadnej ŽST sieti ŽSR na pracovnej stanici PIS s EDD. Outlook je vo veľkých staniaciach na inom PC (pravdepodobne operátorky), ktorý nie je prioritne určený na vedenie dopravnej dokumentácie (požiadavky na bezpečnosť archívu dát). Pojem DPS už na ŽSR neexistuje niekoľko rokov zrušením predpisu T2. Problematika správneho tlačenia telegramu z WEMU je v nastavení rozsahu tlače a tlačiarne. V prípade, že má čitateľ pri nastavení tlače problémy, je potrebné požiadať reklamáciou ServiceDesk ŽT, resp. príslušného IŽD IT, ktorý zabezpečí poučenie pri používaní tlačiarne, prípadne správne nastavenie tlače u technikov ŽT.



# – Mama mia, všetky sú vaše?

## pýtal sa sprievodca vlaku signalistu Miroslava Mojžiša

Keď sa pred niekoľkými rokmi vtedajší minister sociálnych vecí a rodiny SR Ľudovít Kaník rozhodol urobiť prieskum o mnohopočetných rodinách majoritného obyvateľstva, bol rád, že aj na Slovensku, najmä v niektorých lokalitách žijú krásne, usporiadané rodiny s mnohými deťmi, a to bez toho, aby sa cítili sociálne odkázané.



Tak toto je 11-členná rodina v Turanoch. Hľadáte otca a mamu? Vyzerajú ako starší súrodenci. Mamka Janka je druhá sprava s Rebekou a vedľa nich sedí otec Miroslav.

**S**tretli sme sa s ním na workshope, kam nás pozvali spolu s ďalšími rodinami. Pohľad hostiteľov i televízie na nás bol netradičný z toho titulu, že nepatríme k zneužívateľom sociálnych dávok a žijeme zo svojich príjmov bez toho, aby sme sústavne niekde vypisovali žiadosti o podporu, – hovorí Miroslav Mojžiš, signalista v železničnej stanici Vrútky. Je otcom deviatich detí vo veku od necelých troch do 25 rokov. S rodinou žije v Turanoch v trojizbovom vynovenom byte, kde rekonštrukciu prešiel celý obytný dom.

V súčasnosti už traja dospelí žijú mimo, ale úzka spätosť s rodinou je takmer každodenná. Stačilo si všimnúť ako vydatá dcéra so svojou drobnou ratolesťou lákala svoju najmladšiu sestričku Rebekú na návštevu do susedného domu, kde sa mladá rodinka usadila.

### Ale podme po poriadku.

Náš hlavný hrdina Miroslav Mojžiš spoznal svoju nastávajúcu na priemyslovke a odvtedy sú s Jankou spolu. Prvá dcéra Katka sa narodila ešte v rodičovskom byte, vo vlastnom 1-izbovom pribudla dcéra Martina a do trojizbového začali postupne prichádzať Juraj, dvojčičky Petra a Patrik, Barbora, Miriam, Viktória a spomínaná Rebeka. Manželia pochádzajú zo štandardných rodín, kde dve a tri deti boli ešte pred rokmi priemerom. – **Deti prijímame tak ako prichádzajú, s láskou a bez pochybností. Každý z nás pozná svoje povinnosti a pritom u nás neplatí žiadny vojenský režim,** – sverne tvrdia Mojžišovci. Mimochodom, obidvaja vyzera-

jú na svoj vek (45) mladšie a vzťah k športovaniu i pochôdzky po prírode prispievajú k pohode a duševnej vyrovnanosti, čo z nich priam srší. A pritom neraz už prežili menší stres či humorné situácie, ktoré zostávajú navždy ukotvené v pamäti.

– **Keď som ešte chodila do zamestnania v blízkej Drevine, staršie deti mali za úlohu to najmladšie pripraviť do škôlky a ja som mala umožnené ráno sa vrátiť a odo dverí ich odniesť do školy a škôlky.** V jedno ráno som takto pribehla domov a keďže práve bola zima, v byte tma a podozrivé ticho. Našla som ich ležať pod posteľou. Ako mi porozprávali, najmladšie bolo pokakané, a tak ho umývali, lenže synovi navlhčili aj vlasy, šli ho vysušiť fénom. Vypadol však hlavný elektrický istič a nastala tma. Ich pravidelný rituál bol narušený, zľakli sa a schovali... Alebo v Bojniciach pri prehliadke v ZOO sa nám stratila 2,5-ročná dcéra z dvojčiek. Všade plno ľudí a po 15 minútach obiehania okolia sme ju na-



Svadba najstaršej dcéry. Ženích za fotoparátom sa snažil zachytiť všetky švagriné a švagrov...

šli sedieť za stolom v pohostinstve, kde si žiadala malinovku a dávala to vedieť poriadne nahlas. Pri ceste do Ríma sme vo vlaku vzbudzovali údiv a pri pohľade na našu rodinu, colník iba zalomil rukami ...mama mia, potom sa vrátil a pýtal sa, či sú všetky naše. Alebo sprievodca vo vlaku pri ceste do Varšavy rozdával aj pohostenie. Deti práve spali, a tak keď sa prebrali, pýtali sa kto v kupé nechal sladkosti. Vraveli sme, že veru Mikuláš, a tak odvtedy keď pri nás prešiel sprievodca, pokrikovali Mikuláš, Mikuláš... – spomína na spoločné zážitky rodinky mama Janka. Pri odrastenejších deťoch rodina prežíva radosť z výsledkov športových súťaží, kde raz jedna, raz druhá, či syn reprezentujú školu, či región. Atletiku a beh majú v krvi, veď otec Miroslav si štyrikrát zabehol v Košiciach Medzinárodný maratón mieru.

Rodinné výdavky odbremenili zatiaľ tri najstaršie deti, dcéra vyštudovala špeciálnu pedagogiku a učí. Na promócie v Ružomberku šla mama s bruškom, čakala Rebekú. Mladšia získala bakalársky titul v ošetrovatelstve. Syna po priemyslovke bavia počítače a tie ho živia. Nuž, ale o chvíľu budú riešiť štúdium dvoch gymnazistov.

– **Všetky náklady si riešime sami a veru neraz sme roztrpení, keď vidíme okolo seba ľudí, ktorým povinnosti nevoňajú a pritom nadávajú na celú spoločnosť.** Naše deti pripravujeme na život ako najlepšie vieme a každá snaha o uplatnenie je cenená. Preto nás nemožno porovnávať so sociálne odkázanými. U nás je síce rušno, ale aj veselo a deti sa nás pýtajú: – **S kým sa vlastne hrajú jedináčikovia?**

Mária PALIČKOVÁ,  
foto: autorka a rodinný archív



Manželia Mojžišovci sú už aj v úlohe starých rodičov. Na fotografii sú s dcérou Rebekou a v sedačke je dcérin syn Kristián.

# Nebezpečenstvo vzniku havárie

Preprava čerstvého jadrového paliva zo železničnej stanice Žilina do Veľkých Kostolian je poznačená železničnou nehodou.

**O**d poškodeného podvozku jedného vozňa sa začína rozširovať požiar. Personál vlaku sa snaží dostať oheň pod kontrolu, na pomoc sú privolaní hasiči i záchranári. Mimoriadna udalosť je preklasifikovaná ako nebezpečenstvo vzniku havárie.

Na širšej trati medzi Novým Mesom nad Váhom a Piešťanmi zbadá vodič HDV dym valiaci sa z podvozku vozňa s palivom pre jadrovú elektrárňu (JE) v Jaslovských Bohuniciach. Okamžite použije rýchlobrzdu a vlak zastavuje z dôvodu prasknutého listu podvozku na zastávke Horná Streda. Príslušníci fyzickej ochrany zásielky železničnej polície vykonávajú potrebné opatrenia, na likvidáciu požiaru boli privolané požiarne autá ŽSR aj JE. O vzniknutej situácii sú vyzrozumene všetky zložky podľa predpisu ŽSR Oo23 - Doprava a preprava vybraných rádioaktívnych materiálov po tratiach ŽSR. Po likvidácii požiaru vedúci technickej skupiny prepravy spolu s dozi-

metristom vykonajú obhliadku a monitorovanie miesta a okolia udalosti. Našťastie nezistia porušenie zásielky ani únik rádioaktivity do okolia a po opravení podvozku je vlak pripravený pokračovať v jazde.

Napriek hrozivo vyznievajúcej situácii sa nikto nemusel obávať o svoj život. Táto mimoriadna udalosť bola totiž scenárom súčinnostného havarijného cvičenia v železničnej stanici Veľké Kostolany. Uskutočnilo sa 3. júna, po vzájomnej dohode medzi ŽSR, ZSSK CARGO, Slovenskými elektrárňami, a. s., Javys, a. s., VUJE, a. s., a ŽP v priestoroch spojovacej koľaje odovzdávkevého koľajiska vlečky JE-Jaslovské Bohunice.

Úlohou cvičenia bolo preverenie súčinnosti zúčastnených subjektov pri vzniku mimoriadnej udalosti pri preprave rádioaktívneho materiálu po tratiach ŽSR.

(balky), foto: autor



Pri súčinnostnom cvičení bola preverená akčioschopnosť železničnej polície, železničných hasičov a jadrovej elektrárne.

## Hasiči v akcii

**Hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc (HU ZPOŽ) boli od začiatku roka do júna privolané k 404 výjazdom. Zasaňovali pri požiaroch, chemických haváriách, technických zásahoch, ale nápomocní boli i pri asistenčných prácach. V máji zasahovali železniční hasiči 126-krát.**

### Zo zaujímavých prípadov uvádzame:

• Dňa 6. 5. bola privolaná jednotka ZPOŽ - HÚ Čierna n. Tisou k požiaru v drevovýrobe v obci Streda nad Bodrogom blízko stanice. Po príchode na miesto bolo zistené, že na mieste zasahujú príslušníci HaZZ. Išlo o rozsiahly požiar drevených odpadkov na ploche 22 500 m<sup>2</sup>. Veliteľ zásahu určil požiarňu úsek a vydal rozkaz na lokalizáciu a likvidáciu požiaru. Nakoľko na požiarovisko bolo potrebné dodať veľké množstvo vody, bola privolaná technika z vlastnej hasičskej jednotky a bola použitá kyvadlová doprava vody.

• Žilinou a okolím sa 11. 5. prehnala prietrž mračien a jednotka Závodu protipožiarnej ochrany železníc zo Žiliny zasahovala v zatopených podchodoch na železničnej stanici. Zatopené boli oba podchody a voda znemožňovala prechod

cestujúcich, ktorí sa presúvali k prichádzajúcim vlakom. Hasiči vodu odčerpávali, až kým bola zabezpečená plynulá a bezpečná prevádzka.

• Dňa 14. 5. nahlásil vedúci krízového riadenia v železničnej stanici Žilina unikajúcu látku z cisterny cez prírubu poklopu. Po príchode jednotky bolo zistené, že ide o chloránový roztok. Porucha na cisterne bola odstránená a cisterna pokračovala do cieľovej stanice.

• Hasiči z Popradu zasahovali 15. 5. pri požiaru vagona, ktorý odpojili od súpravy vlaku. Pre silné zadymenie použila jednotka dýchacie prístroje. Po dôkladnom prieskume jednotka lokalizovala presne zdroj požiaru (elektroinštalácia) a požiar likvidovala hasiacimi látkami

Aj naďalej sa v tomto období zvyšujú výjazdy hasičských jednotiek ZPOŽ k požiarom suchej trávy a porastov. Za mesiac máj ich evidujeme 43.

### Pri nehode i likvidácii roja včiel

Druhý júnový pondelok o pol jedenástej predpoludním prijali na operačnom pracovisku Hasičského útvaru v Žiline hlásenie o dopravnej nehode v obci Vysoká nad Kysucou. Jednotka útvaru ZPOŽ Žilina okamžite vyrazila na miesto nehody, pri ktorej narazilo osobné motorové vozidlo do vlaku. Po príchode už spolujazdkyňu odviez-



li na ošetrenie, žiaľ, vodič také šťastie nemal. Zrážku neprežil a na mieste skončil. K vyslobodeniu uviaznutého vodiča z trosiek auta museli žilinskí hasiči použiť zariadenie Holmatro. I tento prípad hovorí o potrebe zvýšenej opatrnosti na našich cestách, najmä pred nadchádzajúcou dovolenkovou sezónou.

Po odstránení následkov dopravnej nehody pri návrate na útvar však hasiči voľno nemali. Dostali hlásenie, že v blízkosti železničnej stanice v Žiline sa nachádza roj včiel. Miestni včelári odmietli roj zvesiť, vzhľadom na možnosť prenesenia moru na ich včelstvo. Preto musel zasiahnuť odborník, včelár z radov hasičov Ľubomír Lempocher, ktorý roj zlikvidoval.

Tibor PAJTINA, foto: autor



# Ž semafor Cup 2009

Ján Miško zo ZSSK, Michal Gufrovič zo ŽSR a Miroslav Németh zo ZSSK CARGO získali ocenenie najlepšie volejbalista turnaja. Traja hráči z troch družstiev, troch železničných spoločností. Toto športové ocenenie dostali na druhom ročníku volejbalového turnaja Ž semafor CUP 2009, ktorý sa uskutočnil 12. júna 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 Mgr. Dušanom Chudinom, prednostom stanice, túto akciu vlni vymysleli. Tohtoročný turnaj mal mať aj medzinárodnú účasť, lenže poľskí volejbalisti sa v poslednej chvíli ospravedlnili. Naša redakcia aj v tomto roku túto myšlienku podporila a pomohla zorganizovať, pretože okrem športových zážitkov na tomto turnaji nechýba skvelá atmosféra, zábava a úžasný pocit železničiarkej spolupatričnosti.

O tom, že medzi železničiarimi sú aj dobrí volejbalisti sa presvedčili všetci tí, ktorí v piatok do Humenného prišli pozvubdiť svoj tím. Ceny najlepším športovcom odovzdal Ing. Michal Gufrovič, prednosta sekcie ekonomiky OR Košice, spolu s prednostom stanice Mgr. Dušanom Chudinom.

Zaujímavosťou turnaja bolo aj to, že jednotlivé družstvá boli

miešané, to znamená, že hrali ženy i muži, pričom vždy jedna žena musela byť v hre. A verte naše železničiarke - volejbalistky si svoje miesta opäť ustáli.

Zlato získalo a tým obhájilo minulo-ročný titul majstrov družstvo Železníc SR, na druhom mieste sa umiestnili volejbalisti ZSSK CARGO a tretia pozícia druhého ročníka Ž semafor CUP 2009 patrila družstvu ZSSK.

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

(sch), foto: balky



Vítazstvo pre ŽSR vybojovali títo hráči:

Zľava (v stojí): Eliáš Roháč - výpravca ŽST Humenné, Ján Roško - výpravca ŽST Snina, Štefan Gerboc - signalista ŽST Strážske, Juraj Onufer - signalista ŽST Strážske, Rasťo Roháč - vedúci posunu ŽST Humenné, Michal Gufrovič - prednosta SE OR Košice.

Vpredu zľava: Róbert Žolna - signalista Medzilaborce, Štefánia Múrová - referentka ŽST Humenné, Dušan Chudina - prednosta ŽST Humenné.

## Zelená je tráva, futbal to je hra Memoriál Jozefa Pellu

Nielen kroky železničiarov, ale aj ďalších vyznávačov futbalu v sobotu 23. mája mierili do Kysaku. Táto malá obec na východe Slovenska je známa ako dôležitý železničný uzol a práve miestni železničiarci a priaznivci koženej lopty z FK Sokol Kysak pripravili medzinárodný turnaj v minifutbale.

Na počesť svojho kolegu železničiar - futbalistu usporiadali už 14. ročník Memoriálu Jozefa Pellu pod záštitou riaditeľa OR Košice. Futbalové schopnosti si preverili slovenskí, českí i poľskí železničiarci. Športové zápolenie prebiehalo v areáli školy v prírode Kysak, ktorá mu poskytla široké zázemie. Súboje prebiehali v dvoch základných skupinách, víťazi skupín hrali finále a družstvá na druhých miestach v skupine hrali o tretie miesto. Jednotlivé zápasy boli dynamické a občas veľmi zaujímavé.

Nad hrou bdeli rozhodcovia, ktorí však nemali veľa práce. Hralo sa korektné a k veľkej radosť organizátorov aj zúčastnených bez zranení.

Z výsledku finálového zápasu sa nakoniec najviac tešili hráči OLD Boys Kysak, ktorí tesným rozdielom porazili družstvo PKP Nowy Sacz. V zápase o tretie miesto sa viac športového šťastia ušlo mužstvu OR Košice a nepopulárna zemniaková pozícia zostala domácim futbalistom FK Sokol Kysak.

(sch), foto: stv



Futbalisti z troch víťazných mužstiev nám na záver aj s organizátormi zapózovali.

## Dnes vlaky neriadime



Samozrejme, že toto si mohli povedať takmer všetci košičskí dispečeri okrem tých službukonajúcich. Keďže ich pracovná náplň si vyžaduje neustále sústredenie a nepretržitú 24-hodinovú službu, stalo sa pravidlom, že raz, dvakrát v roku sa stretávajú na spoločnom posedení v prírode. Vtedy aspoň na chvíľu zabudnú na to, že sú dispečeri z úseku riadenia dopravy OR Košice, a pri guľášoch, ktorí si sami ukuchtiť, si podebatujú aj o iných ako pracovných problémoch. Tak, ako na ostatnom stretnutí na košickom Bankove druhý májový piatok, kde si zahráli aj futbal.

(al), foto: Július PALLER

# TVÁR ŽSR 5. ROČNÍK SÚŤAŽE!



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

Naša súťaž pokračuje a dnes predstavujeme ďalších súťažiacich. Keďže počet prihlásených žien a mužov už dosiahol dvadsiatku, začíname hlasovanie. To znamená, že svojej favoritke či favoritovi môžete zaslať hlas a prejaviť tak sympatie.

### Podmienky hlasovania:

Hlasujte telefonicky, e-mailom alebo písomne na známe kontakty redakcie (sú v tiráži).

Napište alebo nadiktujte svoje meno, priezvisko a adresu pracoviska. Zarádime vás do žrebovania o malý darček, ktorý vám odovzdajú víťazi. Hlasovaním rozhodnete o čitateľských víťazoch v ženskej i mužskej kategórii, ale aj o tom, ktorí dvaja postúpia do finále. Dvaja súťažiaci (zo ženskej i mužskej kategórie) sa vďaka najväčšiemu počtu vašich hlasov stanú nielen víťazmi čitateľskej súťaže, ale zaručia im tak postup na finálový víkend v Strečne. O ďalších finalistoch rozhodne porota, ktorú vám predstavíme v ďalšom čísle. Nielen súťažiaci, ale aj my v redakcii sa tešíme sa na vaše hlasy.

## Podmienky a pravidlá súťaže!

\* Tvár ŽSR 2009 bude trvať do 10. augusta! Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou sú fotografia a odpovede na tieto otázky:

1. Ako dlho pracujete v ŽSR, v akej pozícii?
2. Ako by ste charakterizovali seba samého?
3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?
4. Čo by ste zmenili na svojom pracovisku?



16

Gabriela  
MARETOVÁ

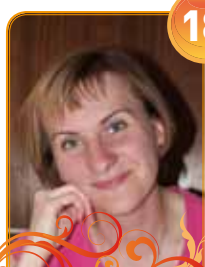
1. Už od roku 1995 plním želania ľudí, aby mohli medzi sebou komunikovať. Som totiž telefonnou spojovateľkou ŽT v Košiciach.
2. Mám rada zábavu, ale aj serióznosť a zodpovednosť.
3. Medzi moje koníčky patria aj koníky. Venujem sa jazdecktvu, ale aj chovateľstvu psíkov. A ako každá žena, rada nakupujem.
4. Estetický vzhľad. Starý nábytok, ktorý okolo seba na pracovisku máme, by som rada vymenila za nový, modernejší.



17

Ondrej JASENČÁK

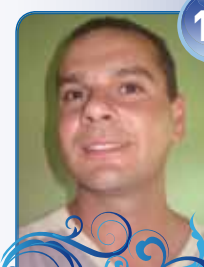
1. V ŽSR pracujem od roku 2002, v súčasnosti vypravujem vlaky v ŽST Kostolany nad Hornádom.
2. Vraj som celkom spoločenský. Určite nikdy nepokazím žiadnu zábavu v kolektíve.
3. Rád si prečítam dobrú knihu, pozriem zaujímavý film a rekreačne si aj zašportujem.
4. Menšie úpravy by sa zašli, ale v podstate nemám čo meniť.



18

Mária SALOKYOVÁ

1. Na železnici pracujem od roku 2001 ako referentka skladového hospodárstva v ŽST Poprad-Tatry.
2. Veselá a priateľská optimistka.
3. Rada si pozriem dobrý film, zjdem do prírody a dobrým relaxom pre mňa je aj záhradka.
4. Aby materiál prichádzal do skladu čo najčastejšie a zamestnanci boli s jeho kvalitou a kvantitou spokojní.



19

Marek KOŽUŠKO

1. Na železnici pracujem od roku 1992 v OTV Košice ako elektromontér TV.
2. Som veselý, zvedavý, ale vcelku pohodový. Rád spoznávam všetko nové a zaujímavé.
3. Počas voľna pracujem v záhradke a okolo domu. Mám záľubu v cestovaní, no najradšej sa venujem svojej rodine.
4. V práci by som prijal vyššie finančné ohodnotenie.

1. Na železnici pracujem od roku 1985, v súčasnosti v žst. Spišské Vlachy ako výpravkyňa.
2. Charakterizovať samu seba je pre mňa náročné, hodnotenie preto prenechám ľuďom, ktorí ma poznajú.
3. Vo voľnom čase najradšej športujem, obľúbila som si cvičenie vo fitness centre, rada si zahrám bowling, bicyklujem a lyžujem.
4. Vynovila by som sociálne zariadenia, ale na mojom pracovisku sa mi páči, je dôležité, že sme skvelý kolektív.



20

Beáta TREMKOVÁ



21

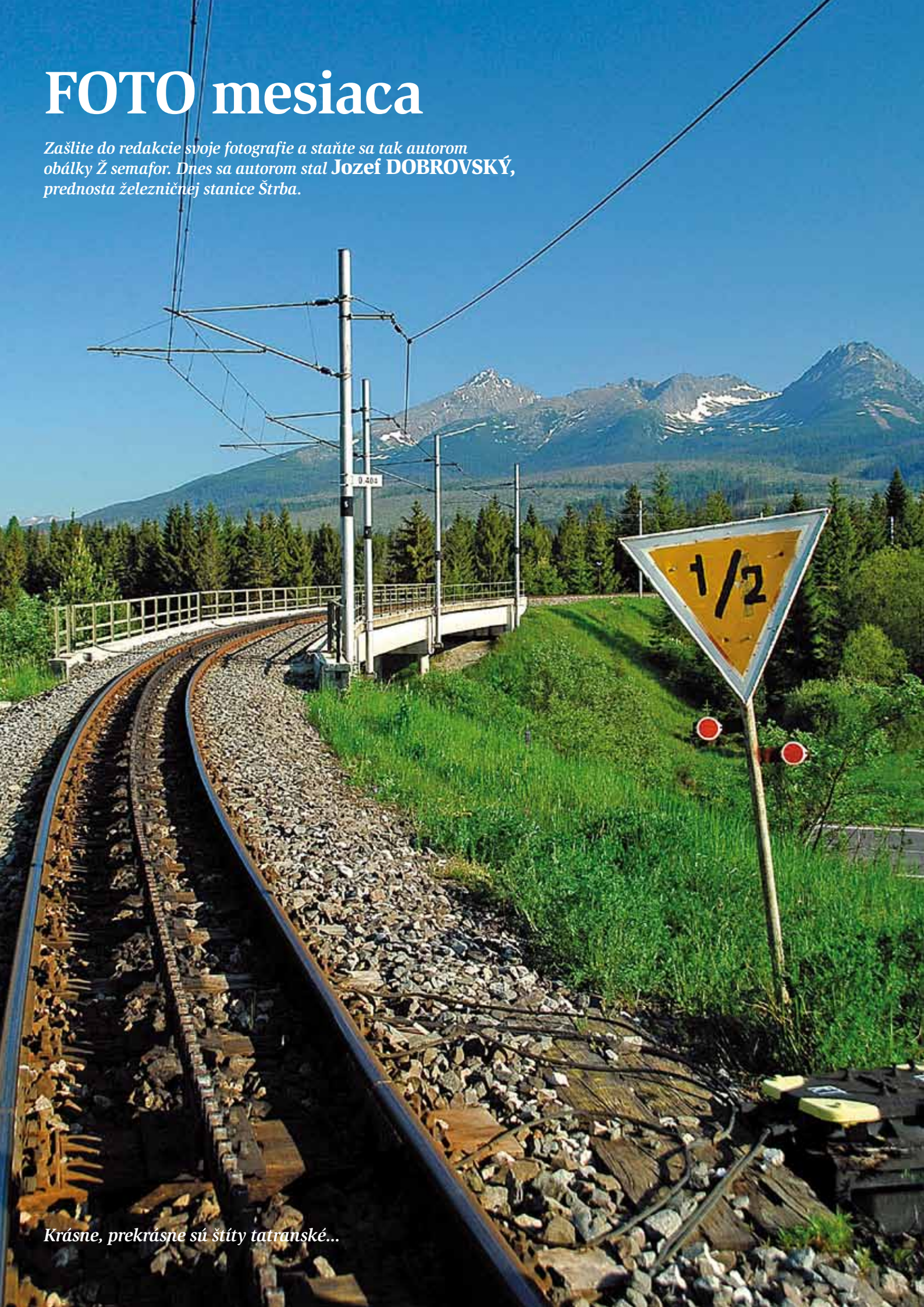
Mgr. Jarošlav  
MÍČEK

1. V ŽSR som od roku 2006, keď som nastúpil ako absolvent VŠ. V súčasnosti pracujem na odbore investorskom a venujem sa príprave projektov EÚ.
2. Snažím sa byť v čo najväčšej možnej miere asertívny.
3. Mám rád šport. Hrávam bedminton, futbal, volejbal a navštevujem fitnesscentrá. Súťažne sa venujem šachu. Občas si zahrnkám na gitare, rád varím a ešte radšej jem.
4. Zvážil by som používanie niektorých novozavedených softvérov. Myslím, že len predlžujú už aj tak dosť dlhé byrokratické procesy.



# FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autorom obálky Ž semafor. Dnes sa autorom stal **Jozef DOBROVSKÝ**, prednosta železničnej stanice Štrba.



*Krásne, prekrásne sú štíty tatranské...*