

železničný

jún 2010

# semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.

# ZÁPLAVY

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



## Patrí vám moja úcta a poďakovanie



Vyjadrujem veľké poďakovanie všetkým kolegom železničiarom, ktorí svojou prácou prispeli a v týchto dňoch ešte prispievajú k odstraňovaniu následkov po záplavách. Zamestnanci údržby, správcovia, traťováci, mostári, elektrikári, kabelári, zabezpečováci, telefonisti, hasiči, ale i ďalší železničiarri nemalou mierou prispeli k vyriešeniu ťažkých a často i nebezpečných situácií, ktoré na našich tratiach spôsobila voda. Poďakovanie a obdiv za maximálne nasadenie vo dne i v noci patrí aj ľuďom v doprave, výpravcom, výhybkárom, dispečerom, ktorí aj napriek poruchám, odstaveným tratiam, zníženým rýchlostiam museli riešiť komplikované situácie pri organizovaní železničnej dopravy, ktorá sa na niektorých úsekoch stala jedinou možnou.

Mal som možnosť aj osobne sa zúčastniť a presvedčiť o katastrofálnej situácii, v ktorej sa v priebehu niekoľkých hodín ocitla nielen železnica, ale najmä ľudia. Napriek zdanlivej bez-

mocnosti pri vyčítaní živlu sa naši ľudia nevzdávali, pracovali v ťažkých podmienkach desiatky hodín, podporovali sa navzájom a do úplného vyčerpania riešili veľmi ťažké situácie, ktoré si vyžadovali ešte ťažšie a napriek tomu rýchle rozhodnutia. A to všetko v daždi, vo vode a blate.

Aj napriek tomu, že záplavy postihli takmer celé Slovensko, osobitne sa chcem poďakovať železničiarom na východe, kde nepriazeň počasia ukázala najviac svoju silu a kde voda a následné zosuvy pôdy vážne ohrozovali a komplikovali železničnú dopravu. Situácie, ktoré sa nedali predvídať, preverili schopnosti všetkých našich zložiek, odolnosť v krízovej komunikácii, ale aj vzájomnú podporu a spolupatričnosť.

Ďakujem za doteraz vykonanú prácu a verím, že aj ďalšie následky povodní sa nám spoločne podarí odstrániť čo najskôr, aby železničná prevádzka bola bez obmedzení.

Ing. Štefan HLINKA,  
generálny riaditeľ Železníc SR

## POMOC pre železničiarov postihnutých povodňami

V súlade s Kolektívnou zmluvou ŽSR 2008-2010, bod 87/a je možné poskytnúť príspevok z Centrálného sociálneho fondu zamestnancom, ktorých postihli povodne. V prípade, že výška vzniknutej škody na majetku presahuje sumu 3 320 €, je možné poskytnúť príspevok až do výšky 996 €.

**P**ríspevok sa poskytuje na základe žiadosti o príspevok zo sociálneho fondu, ku ktorej je potrebné priložiť nasledovné prílohy:

- vyplnené tlačivo „Požiadavka na príspevok zo sociálneho fondu ŽSR“, ktoré nájdete na Intranete ŽSR v časti Dokumenty/Ostatné dokumenty/Ludské zdroje/Sociálna politika a odmeňovanie/Súborná smernica,
- potvrdenie od obecného úradu o poškodení majetku z dôvodu povodní, na ktorom bude uvedený stupeň poškodenia majetku podľa nasledovných kritérií:

1. zatopenie technických priestorov (garáže, pivnice a pod),
2. zatopenie obytných priestorov domu,
3. dom zatopený tak, že je dlhodobo neobývateľný.

Potrebné je doložiť aj fotodokumentáciu vzniknutých škôd na majetku.

V žiadosti je potrebné uviesť predpokladanú výšku finančnej škody na majetku, ktorá bola spôsobená záplavami.

Taktiež je možné zamestnancom, ktorých postihli povodne, poskytnúť príspevok z prostriedkov neinvestičného fondu SOLIDARITA. O bližšie informácie o poskytovaní príspevkov z tohto fondu môžete požiadať SOLIDARITU (solidarita@zsr.sk; 920-2490).

Žiadame všetky VOJ, aby s uvedenými informáciami oboznámili všetkých zamestnancov a zhromaždené požiadavky spolu so všetkými prílohami zaslali na Odbor riadenia ľudských zdrojov - O 510 GR ŽSR do 15. júla 2010 (príspevok bude vyplatený s výplatom za mesiac júl 2010).



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

# Titul modrá armáda železničiarom právom patrí

Železnice v ostatných dňoch zažili poriadnu skúšku. Nie však ohňom, ako sa zvykne vraviť, ale v hlavnej úlohe bola voda. Vyčíňala takmer na celom Slovensku, najviac však postihla východ. O tom, ktoré územie bolo najviac postihnuté a kde železničiarom narobila najväčšie starosti, sme sa v krátkom rozhovore rozprávali s Ing. Jozefom Antošom, námestníkom generálneho riaditeľa pre prevádzku.



## ■ Ktoré oblasti najviac postihli záplavy a kde je najviac škôd na železnici?

V rámci železničnej infraštruktúry sa klimatické vplyvy najviac prejavili na východe Slovenska v úsekoch Kysak – Košice a Kysak – Prešov v povodí riek Hornád, Torysa. Najväčším problémom bolo podmytie trate v Kostolnoch nad Hornádom, kde sme pre zachovanie aspoň jednej traťovej koľaje museli odpáliť časť druhej. Na hlavnej trati Košice – Bratislava tak jazdíme v traťovom úseku Kostolany nad Hornádom iba po jednej traťovej koľaji ponad Hornád. Starosti narobili železničiarom aj zosuvy pôdy, keď napríklad vo Veľkej Lodine, Obišovciach, Richnave, ale i v Plavči a na iných miestach zemina, kamene, popadané stromy i bahno a ďalšie nánosy spôsobovali neprejazdnosť tratí. Problematické boli aj železničné trate v úseku Lužianky – Zlaté Moravce. Na tejto trati nestabilné zemné teleso a svahy spôsobovali veľké zosuvy pôdy.

## ■ Nemôžeme všetky problematické úseky menovať, veď iba v obvode OR Košice ich je vyše sto. Okrem škôd na budovách a ďalších zariadeniach sú najväčšie škody na tratiach. Koľko kilometrov železničných tratí je v havarijnom stave?

Do 15. júna sú evidované 4 úseky s prerušenou dopravou v dĺžke 48,656 km. Ide o úseky: Slovenské Nové Mesto – Sátorajajúhely (MÁV), Zlaté Moravce – Lužianky, Spišské Vlachy – Spišské Podhradie, Plaveč – Muszyna (PKP).

Dva úseky sú v prevádzke s čiastočným obmedzením dopravy v dĺžke 13,558 km. Sú to úseky: Kysak – Drienovská Nová Ves, Ky-

sak – Kostolany nad Hornádom – prevádzka prerušená po prvej traťovej koľaji. V 12 úsekoch sú zavedené prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti v dĺžke 6 980 km.

## ■ Ktorá časť železnice je v najkritickejšom stave?

Najviac prekážok pri zabezpečovaní plynulosti a bezpečnosti železničnej dopravy sa vyskytlo v úseku Kysak – Košice. V spomínaných Kostolnoch nad Hornádom je podmytá trať, hrozilo tu strhnutie mosta, je tu nefunkčné zabezpečovacie zariadenie. Je to hlavná trať, tak je včasné odstránenie havarijného stavu naozaj veľmi dôležité.

## ■ Počas záplav veľa železničiarov pracovalo aj nad rámec pracovného času. Viete, koľko ľudí sa podieľalo na odstraňovaní následkov?

Na odstraňovaní následkov povodní pracovali prevažne zamestnanci ZSR. Mimoriadne situácie si vyžiadali účasť takmer všetkých zložiek z prevádzky, ale najviac priamo v teréne v tých najťažších chvíľach pomohli naši kolegovia z ÚŽI, ako aj mostári, hasiči. Celkovo zamestnanci ÚŽI odpracovali takmer 5 500 hodín. V tomto čase už na postihnutých miestach pracujú aj externé firmy, ktoré sa na odstránení porúch zúčastnili najmä z dôvodu potreby ťažkej mechanizácie.

## Ktoré postihnuté miesta sa budú opravovať ako prvé?

V prvom rade sa odstraňujú a budú odstraňovať škody, ktoré najviac ovplyvňujú

železničnú prevádzku a sú dôležité z hľadiska zabezpečenia bezpečnosti železničnej dopravy.

Priority si musí stanoviť a definovať správa železničnej infraštruktúry na základe výsledkov diagnostiky. Pracuje sa už v Kostolnoch nad Hornádom, Obišovciach, ale aj v Slivníku a Spišských Vlachoch.

## ■ Sú už vyčíslené škody?

Škody sú zatiaľ len predbežne vyčíslené. Konečné čísla budú známe až po ukončení všetkých opravných a rekonštrukčných prác. Najviac financií bude podľa predbežných odhadov potrebných na železničné trate a stavby, kde suma už prevyšuje 10 mil. eur. Takmer 170-tisíc eur si vyžiada označovacia a zabezpečovacia technika a približne 3 mil. eur sú potrebné na odstránenie porúch v elektrotechnike a energetike.

## ■ Čo by ste odkázali železničiarom?

Vyjadrujem úprimné poďakovanie všetkým železničiarom, ktorí už prispeli a aj v týchto dňoch pracujú na odstraňovaní následkov povodní na našich tratiach. Železnica je na Slovensku vyše 160 rokov, avšak na takéto povodne si nespomínajú ani tí najstarší. Škody, ktoré narobila voda na majetku, sú obrovské, ale aj v týchto ťažkých chvíľach sa ukázalo, že železničiarom sú silní, pracovití, zodpovední a v ťažkých chvíľach sa vedú zomknúť, pomáhať a konať pre dobro veci. Aj keď nikdy nebojovali vo vojne, titul modrá armáda im právom patrí.

Ďakujem za rozhovor.  
Dana SCHWARTZOVÁ



# Toto nie sú zábery z katastrofického filmu,

Hlavná železničná vetva spájajúca Košice s Bratislavou má obrovský problém. Jedna z dvoch koľají sa totiž pri Kostolčanoch nad Hornádom zrútila do rieky! Podľa neoficiálnych informácií museli železničiarri túto vydutú koľaj obetovať, aby zachránili druhú. Ak by totiž do Hornádu spadli obe koľaje, vlaková doprava na hlavnom ťahu Košice - Bratislava cez Kysak by zostala na niekoľko dní úplne paralyzovaná! Na železnicu spadol cintorín! Na poludnie sa poškodilo aj elektrické trolejové vedenie vo Veľkej Lodine! V Spišských Vlachoch odplavilo most!...



Trafováci z Margecian sa chystajú na trať, kde ich za kostolianskymi mostami čaká ťažká práca ...



Kým správcovia a údržbári zabezpečujú zjazdnosť druhej koľaje, výpravcovia z kostolianskej dopravnej kancelárie Marek Ontko (v popredí) a Miloš Čarný organizujú železničnú prevádzku vo veľmi ťažkých podmienkach.



Na zabezpečenie svahu nepostačia iba ruky údržbárov, ale potrebné sú už aj ťažké mechanizmy.



Rozbúrená rieka Hornád strhla trakčný stĺžiar a podmyla prvú koľaj...



Podmytá koľaj ohrozovala stabilitu vedľajšej koľaje i mosta, a tak ju železničiarri museli odpáliť...



...a už bez prvej traťovej koľaje...

# to je realita júnových dní na železnici...



*Svah spevňujú  
podvalmi...*



V pondelok 7. júna sa na poškodenú trať prišiel pozrieť aj minister dopravy Ľubomír Vážny. V sprievode riaditeľa OR Košice Ing. Jána Jurigu navštívil aj ďalšie postihnuté oblasti na východnom Slovensku.



Dážď traťovakom neustále sťažuje neľahkú prácu...



Je 22. jún. Na poškodenej železničnej trati v Kostoľanoch nad Hornádóm sa intenzívne pracuje, aby sa doprava čo najskôr obnovila po obidvoch koľajach. Ing. Ján Juriga (vpravo) s prednostom sekcie železničných tratí a stavieb OR Košice Ing. Miroslavom Kocákom a s koordinátorom stavby Ladislavom Hrubým nad projektom rekonštrukcie postihnutej oblasti.

Tak takéto správy sme mali možnosť čítať počas prvých júnových dní v takmer všetkých slovenských denníkoch. Najviac však v tých na východnom Slovensku. Pochopiteľne, pretože práve túto oblasť najviac postihli júnové záplavy.

Aby sme nekopirovali to, čo ste už v denníkoch čítali a v televízii videli či rozhlase počuli, rozhodli sme sa na týchto stránkach priniesť informácie viac železničné, najmä naše vlastné. Redakčný tím nezaháľal a v gumákoch i pršiplášťoch sme sa snažili kráčať v premočených šľapajach našich kolegov, ktorí vo vode, v daždi a vetre zachraňovali, čo sa

dalo, aby tak ochránili železničný majetok a čo najskôr odstránili škody, ktoré povodne napáchali. Často to bolo nielen počas dňa, ale aj v noci, počas soboty, nedele. A mnohí to robili v stave, keď myšlienky mali viac doma, kde to ostatní tiež nemali ľahké. Voda totiž vyčíňala nielen na pracoviskách, ale škody narobila aj v domovoch mnohých železničiarov...

Na východnom Slovensku, v obvodě OR Košice, sme počas niekoľkých dní mapovali situáciu na hlavnej trati neďaleko Košíc. V hlavnej úlohe: KOSTOĽANY NAD HORNÁDOM!

Dana SCHWARTZOVÁ  
Foto: autorka



*Mnohé ďalšie stavebné úpravy už nie sú v silách železničiarov, a tak stavebné práce v tejto oblasti realizuje košická firma Kolájevské dopravné stavby, s.r.o. Predpokladaný termín ukončenia sa stavby, s.r.o. vzhľadom na počasie dá len veľmi ťažko plánovať, odhady však hovoria o polovici júla. Vtedy by už mali vlaky premávať po obidvoch koľajach.*

# Kvôli zaplaveným káblom hrozia ďalšie

Následky záplav na mnohých tratiach boli síce najviac viditeľné na traťovom zvršku, no vysoká voda napáchala škody na celej železničnej infraštruktúre. Stovky nadčasových hodín odpracovali aj zamestnanci údržby z odvetví energetiky a elektrotechniky či oznamovacej a zabezpečovacej techniky pri obnovovaní prevádzky dôležitých elektrotechnických zariadení slúžiacich železničnej doprave.

**V**olno a oddych po pracovnom čase – tak takýto pojem nepoznajú po záplavách mnohí zamestnanci zo stredísk miestnej údržby regionálnych riaditeľstiev ÚŽI v Žiline a vo Zvolene. V snahe čo najskôr zlikvidovať následky povodní sa sami vo svojom voľnom čase hlásili na pracoviskách, aby pomohli svojim kolegom pri odstraňovaní porúch. V posilnených turnusových službách si mnohí nadrobili desiatky hodín, len aby minimalizovali časy potrebné na odstránenie porúch majúciich vplyv na GVD. Prioritou elektrikárov bolo zabezpečenie plynulosti dodávky elek-

Podmyté stožiare prívodnej 22 kV linky vyradili z prevádzky trakčnú meniareň v Lipanoch.



trikkej energie pre železničné zariadenia. – **Predlžovali a dvíhali sme koncovky na prívodoch a vývodoch 6-kilovoltových káblov v zaplavených transformátorových skrinách určených na napájanie zabezpečovacích zariadení. Poruchy na diaľkových káblach znemožňovali diaľkové ovládanie prvkov trakčnej napájacej stanice Nové Zámky, preto v nej bola zavedená nepretržitá turnusová služba,** - vysvetlil Ing. Ivan Ďurkovič, prednosta sekcie EE RR ÚŽI Žilina. Voda sa pred ničím nezastavila a prenikla aj do priestorov trakčných meniarň či napáťových rozvod-



Vodu sa musela čerpať aj z priestorov trafostanice TKD Dobrá.



Nasiaknutý svah nad železničnou stanicou Malá Lodina nevydržal a zosunul sa priamo do koľajiska. Zničil nielen kotevnú trakčnú podperu, ale aj miestny cintorín.



Svah sa zosunul aj pri trakčnej podpere v Obišovciach. Kvôli bezpečnosti musel byť odzbrojený a doprava medzi Kysakom a Ličartovcami je zabezpečená nezávislou trakciou.

ní. - **V meniarňach v Kuzmiciach, Ruskove, Úpore, Borši, Ložine, Vojanoch, ale aj v Spišských Vlachoch zaviedli nepretržité služby na odčerpávanie spodnej vody. Pre zatopené priestory bola z prevádzky vypnutá meniareň v Prešove, v Lipanoch zasa voda podmyla stožiare rozvodu Východoslovenskej energetiky, z ktorých je napájaná meniareň. Vodu sme odčerpávali aj z trafostaníc a miestností náhradných zdrojov elektriny vo Filakove, Dobrej alebo Sabinove,** - vymenúva následky záplav Ing. Peter Broska, prednosta sekcie EE RR ÚŽI Zvolen.

Besniaci vodný živel či zosuvy svahov poškodili trakčné vedenie na viacerých miestach na východe krajiny. Zosunutá zemina a popadané stromy zahatali hlavnú trať v Richnave, v Malej Lodine zničili kotevnú trakčnú podperu, roztrhli trolejový vodič a nosné lano na krížovej spojk. Medzi Kostoľanmi nad Hornádom a Kysakom rieka Hornád podmytím trate zničila aj trakčnú podperu, voda odniesla svah

# poruchy na železničnej infraštruktúre



Koľajisko filakovskej stanice zaliala voda, trčia z nej len návěstidlá.



Čistenie prestavníka výmeny neobišlo ani údržbárov v Blhovciach.

aj pri trakčnom stožiarí v Obišovciach. Z tohto dôvodu bola medzi Kysakom a Ličartovcami zavedená vlaková prevádzka nezávislou trakciou. Vplyv vody a následnej elektrokorózie sa prejavil najmä na metalických kábloch uložených v zemi. Mnohé káblové rozvody počas záplav navlhli, voda vnikajúca do káblov spôsobovala skraty medzi jednotlivými žilami.

**- Najväčšie problémy sú s opravou zavlnutých takmer 50-ročných káblov medzi Košicami a Kysakom. Od ich stavu je závislá aj správna činnosť traťového zabezpečovacieho zariadenia či telefonické dorozumievanie medzi výpravcami susedných staníc. Znížené izolačné stavy však majú aj diaľkové káble medzi Krásnou nad Hornádom a Ruskovom, Dobrou a Čiernou nad Tisou, nehovoriac o množstve miestnych káblov k staničnej zabezpečovacej technike. Niektoré typy sa už**



Nebezpečenstvo zásahu elektrickým prúdom hrozilo zo zaplavených elektrických rozvádzačov.

**ani nevyrobajú, zamoknuté časti káblov sme nahradzovali už len z vlastných rezerv, - opisuje dopad povodní na káblové vedenia Ing. Ľubomír Kašiar, prednosta sekcie OZT RR ÚŽI Zvolen. Kým po opad-**

nutí vody kábelári v rozmočenej pôde lokalizovali poruchy na kábloch, ďalší údržbári sa zasa sústreďovali pri prvých zabezpečovacích zariadeniach, ktoré sa tiež ocitli pod vysokou vodou. V Trebišove, Filakove, Plešivci, ale aj iných staniciach práce čistili od jemného nánosku kalu elektromotory prestavníkov výmen, koľajové skrinky, transformátory návěstidiel, stykové transformátory koľajových obvodov a ďalšie elektronické zariadenia, mnohé relé skončili v opravovniach. Napriek odborným znalostiam zamestnancov údržby a ich precíznej činnosti pri odstraňovaní porúch sa dôsledky záplav budú ešte dlho prejavovať, množstvo porúch na elektrotechnických zariadeniach bude v najbližšom období súvisieť najmä so skrytými poruchami zaplavených káblov.

[balky]



Zaplavená výkoľajka a stykový transformátor v Úpore.



Kábelári lokalizovali medzi Košicami a Kysakom až 16 porúch na diaľkových kábloch, zapríčinených vodou a bludnými elektrickými prúdmi. Pri oprave jednej z nich sme pri železničnom moste ponad rieku Hornád zastihli aj Ladislava Majerníka a Matúša Hlavu z SMÚ OZT KT Košice.

# POVODNE ovplyvnili celý chod železnice

Veľká voda a neustále dažde postihli najviac východné Slovensko, ale neobišli ani ďalšie regióny a ovplyvnili aj realizáciu množstva ďalších plánov na železnici. Kvôli zaplaveným tratiam a mechanizmom, ktoré museli byť presunuté do zaplavených oblastí, bola dokonca zrušená oprava hydroizolácie mostných objektov medzi železničnými stanicami Radvaň - Banská Bystrica. Výrobné kapacity a technické prostriedky boli viazané na monitoring a odstraňovanie kalamitných nánosov, preto bola plánovaná výluka zrušená.



Filakovo pod vodou...



**P**rvé správy o silnej búrke a prietrži mračen prichádzali aj na Stredné Slovensko. Najskôr z obce v okolí železničnej trate Alekšince - Rišňovce - Hlohovec. Z okolitých svahov sa valila voda, ktorá spolu s bahnom zaplavila dopravnú koľaj, nástupište vedľa nej, ako aj prístupovú cestu v stanici Alekšince. Voda odniesla značnú časť štrkového lôžka a niektoré podvaly viseli vo vzduchu aj 70 centimetrov. Táto lokalita bola však len zlomkom toho, čo neskôr postihlo ďalšie oblasti Slovenska. Pokračujúci dažď zatopil niektoré úseky trate medzi Rimavskou Sobotou

a Jesenským, Plešivcom a Gemerskou Hôrkou, Filakovom a ďalšie trate zostali úplne pod vodou alebo zavalené stromami, prípadne zostali bez dodávok elektrickej energie. Vo filakovskej železničnej stanici zaplavilo všetko, a tak voda neobišla ani trafostanicu a doprava bola prerušená, vlaky jazdili cez filakovskú spojku.

–**Naši pracovníci v priebehu júna odpracovali viac ako 3 000 hodín nadčasovej práce,** – povedal Ing. Marián Izakovič,

riaditeľ RR ÚŽI Zvolen. Pritom niektorí zamestnanci mali vytopené vlastné domy alebo boli v službe aj 18 hodín a iba po krátkom odpočinku nastupovali do práce znova. – **Ukázali veľkú morálku a vzťah k organizácii, ktorá ich zamestnáva. Preto im patrí z mojej strany veľké poďakovanie, uznanie a v neposlednom rade i obdiv,** – dodal Ing. Izakovič.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ  
Foto: archív ÚŽI

## Zatopená Podhájska

**V**dôsledku povodňovej aktivity, ku ktorej došlo 1. júna na potoku Liska v novozámockom okrese, utrpela aj obec Podhájska značné škody. S následkami vplyvu na spodné vody sa vyrovnáva dodnes. Pociťovali to priamo aj v nesamostatnej železničnej stanici Podhájska, keď spodné vody zaplavili jej suterén do výšky viac ako meter. Ohrozilo to modernú plynovú kotolňu, sklad CO materiálu a najmä elektrických rozvodov. Zabudo-



vané čerpadlo v kotolni ostalo nefunkčné kvôli preplnenej kanalizácii a žumpe. V tejto vážnej situácii veľmi pomohli železniční hasiči z Nových Zámkov. Stúpajúcu vodu začali odčerpávať najprv na miestnu komunikáciu, neskôr museli hadice natiahnuť cez celé koľajisko a nasmerovať ich do poľa. Nebyť rýchleho zásahu, vzniknuté škody mohli byť ešte väčšie.

Vladimír ČERVENÁK  
Foto: autor



Železničná trať Breznička - Kalinovo.





# Podmytá trať ohrozila prevádzku

Voda a následné zosuvy pôdy narobili na našich tratiach naozaj obrovské problémy. Jednou z prvých postihnutých oblastí, ešte pred najväčšími vlnami záplav, bola aj trať normálneho rozchodu medzi výhybňami Slivník a Čelovce v smere z Košíc do Trebišova.



Prípravy na uloženie vybratého mostného provizória si vyžiadali porady priamo na mieste. Zľava vedúci AO Trebišov Ing. Benjamín Klubert, odvetvový správca AO Trebišov, úsek ŽTS, Bc. Michal Hurta, riaditeľ MO Košice Ing. Ján Seman a vedúci oddelenia výroby MO Košice Ing. Andrej Zitrický.

**P**roblémy prišli ešte pred najväčšou vlnou záplav. Bol piatok 14. mája, keď dvadsať minút po trinástej hodine vylúčili v týchto častiach dopravu. Príčinou bola mimoriadna skutočnosť, že z dôvodu podmáčania v dôsledku pretrvávajúcich vytrvalých dažďov došlo k zosuvu zemného telesa a aj k poškodeniu tvaru rúrového priepustu. Následný pokles koľaje normálneho rozchodu v km 19,898 vážne ohrozil bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy.

Po ozname o mimoriadnosti situácie okamžite prišli na miesto udalosti viacerí odborníci, medzi nimi aj zástupcovia Mostného obvodu Košice. Cieľom stretnutia bolo stanoviť postupnosť krokov spojených so sprevádzkovaním úseku. Dôležité bolo navrhnúť alternatívy riešenia problému. - **Z navrhovaných alternatív, vďaka ktorým by sa trať dala sprejaziť, vyplynulo riešenie urýchlene zabezpečiť ponad postihnuté miesto mostné provizórium (MP),**- priblížil nám priamo na mieste situáciu Ing. Andrej Zitrický, vedúci oddelenia výroby MO Košice.



Na odvodnenie použili mostári aj drenážne rúry.



Voda zapríčinila aj odstavenie trate medzi výhybňami Slivník a Čelovce

- Núkalo sa viacero alternatív dĺžok MP, a to 15-, 21- alebo 30-metrová. Po zhodnotení situácie a navrhovaných možností správca ŽI v súčinnosti s geológom odporučil použiť mostné provizórium komorového typu s dĺžkou 30 metrov - MP KN 30, - dodal Ing. Zitrický.

Po prípravných prácach na MP previezli najväčšie komorové provizórium v ŽSR s celkovou hmotnosťou 62 ton do stanice v Slanci a následne na miesto zosuvu. Pri manipulácii s ním na prekládke z vagónov normálneho rozchodu na vagóny širokého rozchodu a samotnom uložení bolo potrebné použiť dva koľajové žeriavy EDK 750. V predposledný piatok v mesiaci mostári pracovali do neskorých večerných hodín, približne o 21.30 hod. už bolo mostné provizórium na svojom mieste. V prácach sa pokračovalo aj v sobotu. Montážne práce na železničnom zvršku zabezpečovali zamestnanci SMÚ ŽTS TO Trebišov. Po ich ukončení a vykonaní hlavnej prehliadky správcou mostov Ing. Jánom Rybkom sa ešte v ten istý deň spustil traťový úsek. - **Poďakovanie za rýchlu a kvalitnú prácu pri odstraňovaní poruchy patrí všetkým zúčastne-**



Mostné provizórium má dĺžku tridsať metrov a váži 65 ton.

ným železničiarom, ktorí priložili ruku k dielu. Tu sa prejavila okrem profesionality aj železničarska spolupatričnosť a ochota spolupracovať. Vyzdvihovať niektorú zo zložiek ŽSR by nebolo na mieste, pretože každý zo zúčastnených sa snažil vytvárať v rámci svojich možností optimálne podmienky, aj keď za veľmi nepriaznivých poveternostných podmienok a mnohokrát na hranici bezpečnostného rizika, avšak s jediným cieľom - uviesť uvedený úsek do prevádzky v čo najkratšom možnom termíne, - poďakoval všetkým riaditeľ MO Košice Ing. Ján Seman za dobre vykonanú prácu.

Vladimír SALZER

Foto: autor a Ing. Andrej ZITRICKÝ



Pokles rúrového priepustu pod normálnym rozchodom v úseku medzi výhybňami Slivník a Čelovce spôsobil niekoľkodňové odstavenie trate medzi Košicami a Trebišvom.



A takto vyzerá vložené provizórium na normálnom rozchode. Široký rozchod bol v tom čase v prevádzke, ako to vidieť na fotografii.

# Písanie písomných rozkazov

## Komentár k predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky

V predchádzajúcich číslach časopisu sme sľúbili pokračovanie témy písania písomných rozkazov k jednotlivým dopravným situáciám. V tomto čísle si teda spracujeme hlavné zásady vyzo-  
rozumievania pri jazde vlakov po nesprávnej koľaji.

úrovni predzvesti vchodového návestidla správnej koľaje konajte ako pri predzvesti s návesťou Výstraha. Vchod do Výh. Trubka sa vám povolí ručnou privolávacou návesťou, dávanou na úrovni vchodového návestidla, ak sa táto návesť nebude dávať, zastavte!“

Situácie, ktoré môžu nastať:

a) chod vlaku po nesprávnej koľaji pri vylúčení koľaje správnej,

b) chod vlaku po nesprávnej koľaji pri súčasnej prevádzke na koľaji správnej.

V ŽSR máme rôzne typy zabezpečovacích zariadení, ktoré tentoraz nebudeme rozoberať, môžeme však povedať, že v zásade ide o dva varianty vyzo-  
rozumienia vlaku na nesprávnej koľaji.

Na obrázku č. 1 máme jazdu vlaku po nesprávnej koľaji pri výluke správnej koľaje s variantom vchodového návestidla z nesprávnej koľaje a s variantom bez vchodového návestidla. Na obrázku č. 2 máme jazdu vlaku po nesprávnej koľaji pri uviaznutí vlaku na správnej koľaji s variantom vchodového návestidla z nesprávnej koľaje a s variantom bez vchodového návestidla. Obe situácie sa na prvý pohľad môžu zdať podobné, ale veľký rozdiel je v tom, že uviaznutý vlak sa môže kedykoľvek pohnúť z trate a musíme zamedziť, aby sa vlaky na vchodových výhybkách nedovolene stretli. Toto je dôležitý fakt a musíme naň pri písaní rozkazu

pamätať, preto odporúčame písať rozkazy nasledovným spôsobom.

Vzor rozkazu k obrázku č. 1: „Zo ŽST Bubny do ŽST Činely idete po nesprávnej koľaji. Správna koľaj je z prevádzky vylúčená! Vchodové návestidlo správnej koľaje do ŽST Činely pre vašu jazdu platí.“

Na úrovni predzvesti vchodového návestidla správnej koľaje konajte ako pri predzvesti s návesťou Výstraha.“

Ak je na trati (hradlo) hlásnica, existuje aj iná možnosť: „Zo ŽST Bubny do ŽST Činely idete po nesprávnej koľaji. Správna koľaj je z prevádzky vylúčená! Oddielové návestidlo (hradlo) hlásnice Triangel správnej koľaje pre vašu jazdu platí.“

Vchodové návestidlo správnej koľaje do ŽST Činely pre vašu jazdu platí.“

Na úrovni predzvesti vchodového návestidla správnej koľaje konajte ako pri predzvesti s návesťou Výstraha.“

Vzor rozkazu k obrázku č. 2:

„Zo ŽST Cimbal do Výh. Trubka ide-  
te po nesprávnej koľaji. Správna koľaj je v prevádzke! Oddielové návestidlá správnej koľaje pre vašu jazdu neplatia! Na

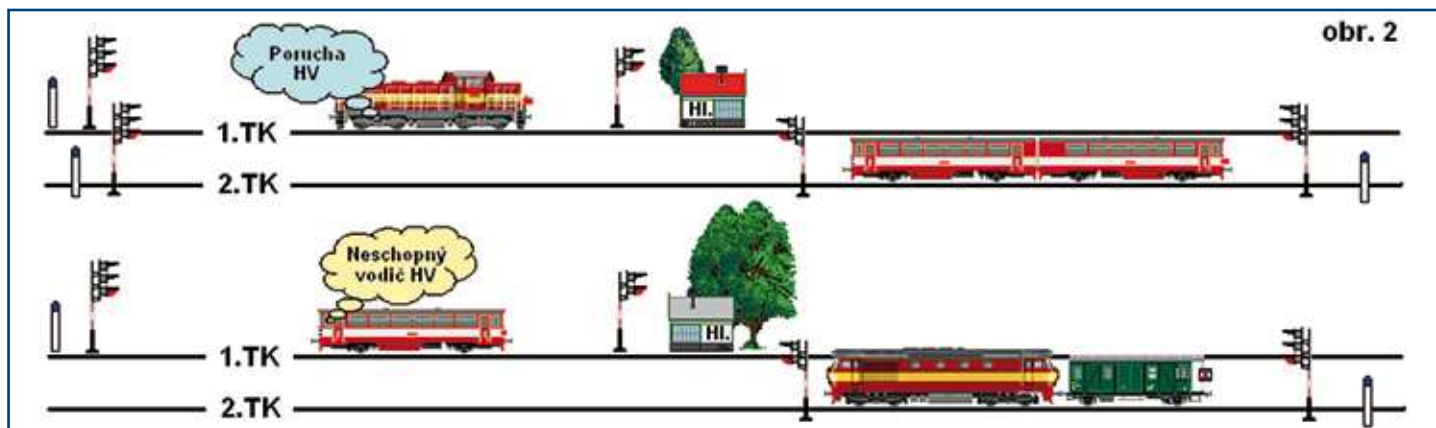
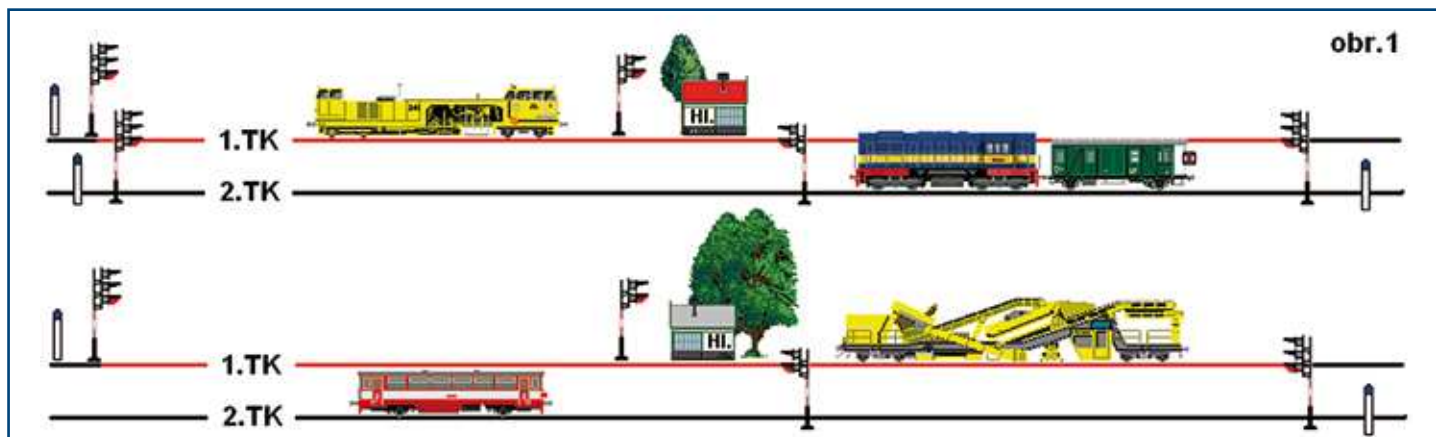
V súčasnej dobe sa pripravuje zásadná zmena predpisu Ž1, ktorá mnohé pravidlá prevádzkovania dopravy zjednoduší. Téma písomných rozkazov je v pripravovanej zmene, o ktorej vás v budúcnosti budeme informovať, výborne a prehľadne spracovaná.

Bc. Pavol SUCHOŇ

### Vážení čitatelia,

v májovom čísle časopisu Železničný semafor bol v našej pravidelnej rubrike ÚIVP radí uverejnený oznam o pomôcke ku skúške OS 15. Od uvedenej „pomôcky“ sa dištancujeme, neprešla odborným posúdením, a preto negarantujeme správnosť údajov aj napriek tomu, že v hlavičke je uvedená adresa ÚIVP. Spracovateľ nie je naším zamestnancom a ani s nami uvedenú aktivitu nekonzultoval. Odporúčame vám našu oficiálnu webstránku [www.uivp.eu](http://www.uivp.eu), kde v časti „Vzdelávanie Ok 2, učebné pomôcky“ nájdete syllabus na konkrétnu odbornosť, ďalej sa môžete online otestovať, alebo zísť na testové otázky, kde máte pri každej otázke odkaz na predpis a článok.

Vedenie ÚIVP



# Silné dažde a rozvodnené rieky spôsobovali problémy aj v minulosti

Rôzne kalamity a katastrofy nie sú problémom len v súčasnosti, železničiarov nemalo potrápiť aj v minulosti. Téma povodní je práve veľmi aktuálna, preto sme aj z opisov pamätných kníh vybrali materiály, z ktorých sa dozvedáme, ako a kde sa železničiaro pasovali s nepriazňou počasia. Silné dažde a rozvodnené rieky ľudí neraz potrápili. Železnica už veľakrát pomáhala evakuovať a privádzať pomoc na postihnuté miesta. Povodne často dopravu úplne prerušia a jej obnova si vyžaduje neskutočné nasadenie síl a prostriedkov v extrémne ťažkých podmienkach. Nie nadarmo sa o železničiaroch hovorí ako o modrej armáde.

(Opisy sú autentické – bez akýchkoľvek úprav a zmien)

## Povodne

### Chotín, 1965

„Rok 1965 nebol na železničnej stanici Chotín priaznivý, pretože dňa 15.VI.1965 pretrhol Dunaj hrádze pri Patinciach a jeho divoké vody zaliali celé okolie Komárna tak, že na železničnej stanici Chotín bola úplne zastavená doprava vlakov dňom 16.VI.1965 od 18.46 h vlakom 2611 pretože traťový úsek Komárno - Hurbanovo od km10.000 do km 16.000 bol pre vysoký stav vody neschodný. Stav vody sa neustále zvyšoval a najväčšiu výšku dosiahol dňa 18.VI.1965 keď v dopravnej kancelárii a v ostatných služobných miestnostiach bolo 45 cm vody a na nástupišti po pás.“

### Hronec, 1974

„V roku 1974 v mesiaci október bola povodeň. Od 21. - 29.10 sme stáli s prevádzkou, lebo celá stanica bola zaplavená a zamulená. Stanicu a okolie sme čistili a upravovali 7 dní.“

### Ulanka, 1974

„Rok 1974 bol od začiatku do konca septembra pomerne dosť suchý. Koncom septembra začalo nepretržite pršať čo zapríčinilo aj koncom októbra tu i na okolí veľké povodne. Dňa 23. 10. 1974 bol v našej stanici zosun pôdy. Oproti staničnej budovy sa zosunul svah cca 4000 m<sup>3</sup> zeminy sa zosunulo zo svahu na staničné koľaje. Túto bolo

potrebné čo najskôr z koľají odstrániť. Pričom sa najviac zaslúžili zamestnanci Traťovej dištancie Banská Bystrica.“

### Kežmarok, 1982

„Dňa 4. marca v km 21,3 pri predžvesti vchodového návěstidla výh. Spišská Belá smerom od Podolinca po silnom daždi došlo k zosunu pôdy na trať, asi 35 m<sup>3</sup> zeminy. Trať bola prerušená od 16,50 do 3.00 hod. 5. marca. Zeminu odstraňovali pracovníci TO Kežmarok a 30 vojakov z Kežmarku. Zosun pôdy do výh. Spišská Belá zahlásil 12 ročný chlapec P.K. zo Spišskej Belej. Výpravkyňa V. okamžite zažvonila, aby nebol vypravený vlak 8816 ktorý už bol prijatý. Chlapec dostal ďakovný list a odmenu 500,-Kčs.“

### Bánovce nad Ondavou, 1963

„už začiatkom marca mierne otepľovanie a sneh sa začal pomerne dosť rýchlo topiť, čo však malo za následok ďalšiu neprijemnú vec, ktorá zasiahla aj železničnú stanicu. Začalo sa to tým, že voda z topiaceho snehu v okolí stanice, a najmä zo severozápadnej strany, nestačila odtekať odtokovými kanálmi a začala prenikať do pivničných priestorov stanice. Voda sa nestačila odčerpávať a pivničné priestory sa zaplnili vodou. Pri tejto akcii bola použitá na odčerpávanie vody aj hasičská striekačka „CO“, v ktorej pre nesprávny pomer benzín - olej boli zadržané piesty a striekačka bola až do opravy vyradená z prevádzky.“

### Bystričany, 1960

„V mesiaci júl bola veľká povodeň, rieka Nitra bola natoľko rozvodnená, že nádvoria naturálneho bytu náčelníka stanice boli zaliate vodou. Studne s pitnou vodou u spomenutého bytu boli plné vody. V pivnici pod naturálnym bytom stúpila voda až do výšky 100 cm. Pri zachraňovacích prácach bola použitá služobná prenosná motorová striekačka na čerpanie vody zo spomenutých studní a pivnice. Dňa 16. júla bola táto striekačka použitá na čerpanie vody z pivnice pod naturálnym bytom náčelníka stanice. Keďže sacie hadice boli natoľko krátke, že nebolo možné túto vodu odčerpať z vonku, bola táto prenosná motorová striekačka prenesená do pivnice.“

V pivnici túto striekačku obsluhoval náčelník stanice, ktorý asi po jednej hodine pobytu v pivnici upadol do bezvedomia a plynom z výfuku striekačky sa otrávil. Bol odvezený do nemocnice v Partizánskom, kde bol privedený k vedomiu asi o 4 hodiny. Otrava bola v takom štádiu, že musela byť vykonaná výmena krvi. V nemocničnom ošetrovaní zotrval 4 dni. Práceschopnosť trvala 6 dní.“

### Zemianska Oľča, 1965

„Práca v žst. Zemianska Oľča v prvom polroku prebiehal plynule a bez závad. No tento pokojný priebeh práce trval iba do 17. júna, kedy pod vplyvom daždivých dní sa rozvodnil Dunaj a v spomenutý deň bola pretrhnutá hrádza Dunaja a vody zaplavovali tunajšie územie. Nastala evakuácia obyvateľstva a hospodárskeho zvieratstva. Pre zamestnancov žst. Zemianska Oľča nastal nával práce, čo bolo aj veľkou skúškou oddanosti a obetavosti zamestnancov v prospech spoločnosti, bolo to viacej ako socialistické súťaženie. Pri tejto skúške obstáli všetci zamestnanci.“

## Úder blesku zničil techniku

### Trenčianske Bohuslavice, 1974

„V mesiaci jún následkom blesku vyhorela relová miestnosť, ktorá je staničnej budovy. Malo to za následok, že bola z prevádzky vyradená veškerá svetelná signalizácia, nešli ani privolávacie návěsti. Tento stav trval asi jeden mesiac. Za bdelosť a zvýšenu opatrnosť v tomto období boli zamestnanci stanice odmenení sumou 1000.-Kčs náčelníkom PO.“

DV, JK



# Svah pod traťou sa strácal v rieke

Dažde takmer znemožnili aj prepravu na trati medzi Kysakom a Prešovom. Zosuv pôdy na úbočí pod traťou pred Obišovcami si vyžiadal okamžité spevnenie miesta, kde sa zemina uvoľnila. Niekoľko vagónov obrovských kameňov pomohlo najprv vytvoriť pevný podklad pre ťažké mechanizmy v rieke Svinka a až potom spevňovať svah. Neustále dažde aj v týchto dňoch tieto úpravy komplikujú.



Zemina na svahu pod traťou sa v dôsledku vytrvalých dažďov zosypala do rieky Svinka, no zosúvajúci sa svah upevnili štrky a kamene.



Prednosta železničnej stanice v Kysaku Ing. Peter Tabačko priamo na trati, kde došlo k mimoriadnej udalosti, riadil a usmerňoval postup prác a dopravu smerom do Prešova.



Cestujúci vo vlaku na trati z Kysaku do Prešova len s úžasom pozerali, čo sa to pod traťou deje.

Foto: Vladimír SALZER, Martin BALKOVSKÝ

## Spustošená železničná trať pri Starej Ľubovni



Prudké dažde spustošili aj trať pri Starej Ľubovni. Naplaveniny, najmä časti drevín a kamene, sa nahromadili nielen v koryte miestneho potoka, ale aj vo vtokovej a odtočkovej časti priepustu, preto si privalová voda našla novú cestu cez koľaje.



Čistenie zaneseného priepustu a koryta potoka sťažoval najmä náročný terén, s ktorým si poradilo len „kráčajúce“ rýpadlo Menzi Muck privezené z externého prostredia. Ján Kanuščák, majster z SMÚ ŽTS TO Prešov, s uznaním sleduje zručnosť strojníka pri ovládaní rýpadla, ktoré za pár hodín vyfažilo takmer 100 kubíkov naplavenín.

# Voda vyčíňala aj v Gelnici, Čadci, Veľkej Lodine...

Kostoľany nad Hornádcom  
Aj podchody sú plné vody...  
Foto: Štefan MORE



Veľká Lodina  
Miestny cintorín nad železničnou  
traťou to nevydržal...  
Foto: Miroslav MAKARA



Čadca  
Foto: Stanislav KRÁLIK

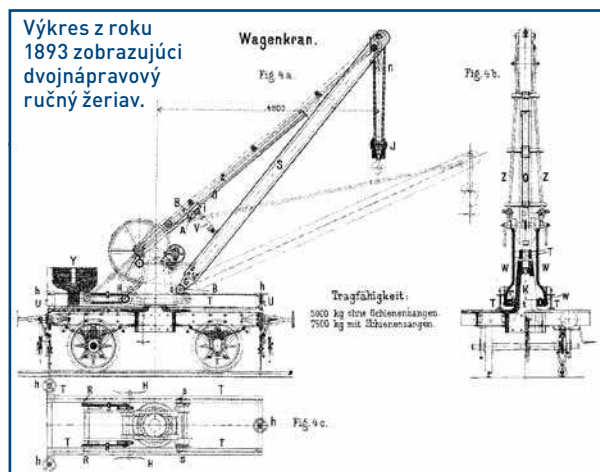


Gelnica  
Foto: ÚŽI Zvolen



# Koľajové železničné žeriavy

Takmer všetko, s čím železnica pracuje a čo pri svojej práci používa, je ťažké. Už od jej počiatkov bolo potrebné prekladať rôzny tovar, s veľkými a ťažkými bremenami sa pracovalo pri výstavbách tratí, ale aj pri železničných nehodách. A keďže tieto bremená mali neraz aj niekoľko desiatok ton, ručná manipulácia bola nemysliteľná. Museli nastúpiť špeciálne mechanizačné prostriedky - koľajové žeriavy. Ich výhodou bolo, že boli pojazdné a mohli pracovať kdekoľvek na trati.



Dvojnápravový ručný žeriav, ktorý sa podarilo zachovať v Českej republike. Nachádza sa v Železničnom múzeu Českých dráh v Lužnej u Rakovníka.



## Prvé boli s ručným pohonom

Koľajové žeriavy pozostávajú z vozovej a otočnej časti. Vozovú časť tvorí oceľový rám spočívajúci na dvoch alebo viacerých nápravách, pri väčších žeriavoch na dvoj- či viacnápravových podvozkoch. Na ráme sa ďalej nachádza železničná výzbroj (spriahadlové a narážacie ústrojenstvo, brzdová výzbroj a pod.) a výsuvné alebo odklopné podpory, ktoré zvyšujú stabilitu žeriava pri práci. Pomocou točne je na vozovej časti umiestnená otočná časť žeriava. Tú tvorí takisto oceľový rám, na ktorom je strojovňa s navijakom, zdvíhacím a otočným mechanizmom, pracovisko obsluhy, kľbovo pripevnený výložník a obvykle aj protizávažie.

Prvé koľajové žeriavy mali ručný pohon. Všetky pohyby žeriava (otáčanie otočnej časti, zdvíhanie výložníka, pohyby lana) zabezpečovala viacčlenná obsluha nekonečným a fyzicky náročným krútením rôznymi kľukami prostrední-

ctvom mechanických prevodoviek s ozubenými kolesami. Niektoré ručné žeriavy mali výložník skonštruovaný tak, že bol pri preprave žeriava preklopený nad otočnou časťou. Tým odpadla potreba ochranného vozňa, nad ktorým by inak musel pri preprave výložník spočívať.

## Koľajové žeriavy v múzeu

Trojnápravový desaťtonový žeriav tohto druhu sa dnes nachádza v zbierkach železničného múzea ŽSR. V roku 1927 ho vyrobila Kráľovopolská strojírna Brno. ČSD zaň zaplatili 558 482 Kčs a prideliť mu inventárne číslo 102. Do zbierok MDC bol získaný v roku 1985 od MO Bratislava. V roku 2002 ho do plne funkčného stavu zreštaurovala firma STROJ-MAT Topoľčany. V súčasnosti je vystavený v expozícii koľajových vozidiel Múzea dopravy v Bratislave.

O niečo novší ručný žeriav v múzejných zbierkach je typ JŽ 600, ktorý slúžil na manipuláciu s podvalmi pri opravách a údržbách tratí. Vyrobili ho Traťové výrobné dielne Hradec Králové v roku 1957 s výrobným číslom 38. Žeriav pri práci nemal podpory, ale bol klieština-ami ukotvený o koľajnice. MDC ho získalo v roku 1992 od Traťovej dištancie Nové Zámky a v roku 2004



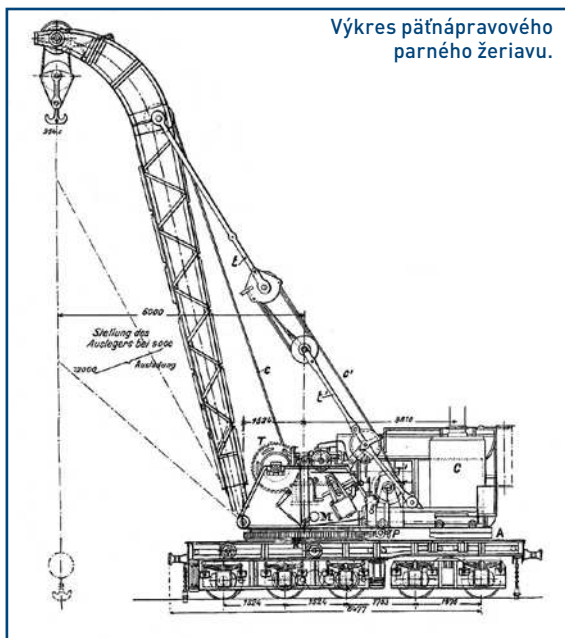
ho zreštaurovala skupina dobrovoľníkov v bývalom depe Bratislava východ. Nachádza sa v železničnej expozícii Bratislava východ.

## Poháňala ich aj para

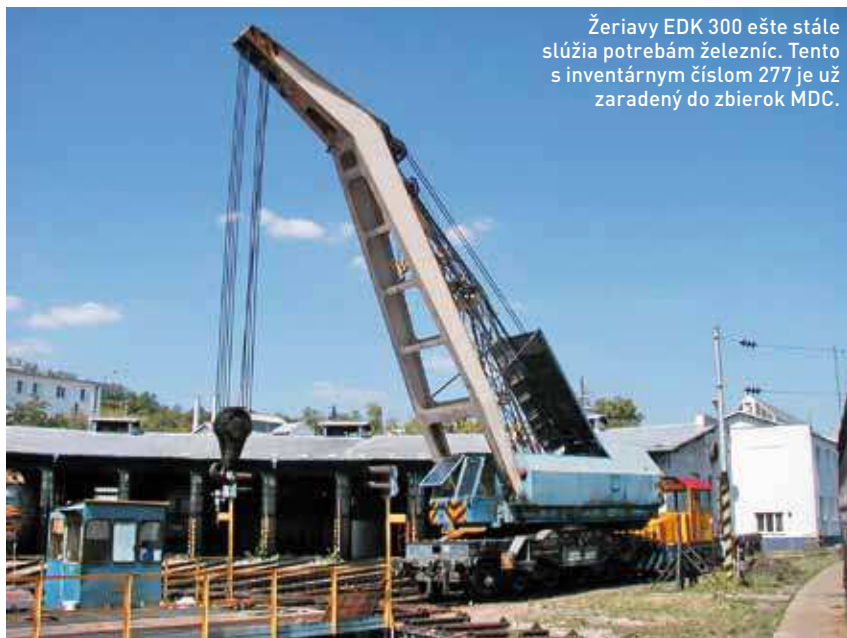
Žeriavy na ručný pohon však nestačili postupujúcemu rozvoju železničnej techniky. Nároky na nosnosť žeriavov i rýchlosť ich práce boli vysoké. Na pohon žeriavov preto konštruktéri použili parný stroj. Ten musel byť jednoduchý, spoľahlivý a musel umožňovať ľahké obrátenie chodu - reverzáciu. Všetky pohyby žeriava boli odvodené od parného stroja prevodmi na jednotlivé mechanizmy s výsuvnými spojkami, ovládanými zo stanovišťa obsluhy. Para pre parný stroj vznikala v stojatom parnom kotle, umiestnenom na otočnej časti žeriava. Kotol navyše spolu so svojou armatúrou nahrádzal protizávažie. Zásoby vody a uhlia boli pripojené v tendri, pripoje-

Trojnápravový ručný žeriav č. 524 zo zbierok.





Výkres pätnápravového  
parného žeriavu.



Žeriavy EDK 300 ešte stále  
slúžia potrebám železníc. Tento  
s inventárnym číslom 277 je už  
zaradený do zbierok MDC.

nom za žeriavom. Pri práci sa však tender od žeriava odpájal a potrebné množstvo uhlia a vody bolo umiestnené v strojovni pri kotle. Ojedinele sa vo svete vyskytovali aj žeriavy umiestnené na ráme parného rušňa. V zbierkach nášho múzea sa dnes nachádza parný nehodový žeriav č. 137. Vyrábili ho v roku 1947 Škodove závody v Plzni. Je to šesťnápravový žeriav s nosnosťou 50 ton na hlavnom a 15 ton na pomocnom háku. Žeriav bol schopný jazdy aj vlastnou silou rýchlosťou do 3 km/h. Poháňal ho reverzný dvojvalcový parný stroj s kulisovým rozvodom a samočinným regulátorom otáčok. Para sa vyrábala v stojatom vodotrubnom kotlíku s prehrievačom a mala pracovný pretlak 12,5 baru. Žeriav doslúžil v 70. rokoch 20. storočia v rušňovom depe Leopoldov. Do zbierok múzea bol prevedený spolu s ochranným vozňom a tendrom v roku 1986 a v rokoch 1997 - 1998 ho v depe Nové Zámky zreštaurovali pri príležitosti 150. výročia železníc na Slovensku do vystavovateľného stavu. Dnes ho môžu záujemcovia vidieť v expozícii Železničného múzea Bratislava východ.

### Po pare spaľovacie motory

Ďalším krokom vo vývoji koľajových žeriavov bola náhrada parného stroja spaľovacím motorom. Mechanický prenos výkonu sa v prevádzke neosvedčil,



Žeriav typu EDK 300/5 s teleskopickým výložníkom, s ktorým sa v prevádzke môžeme aj dnes bežne stretnúť.

žeriavy majú dnes najčastejšie diesel-elektrické usporiadanie, všetky pohyby žeriava tu zabezpečujú elektromotory, ktorým prúd dodáva dieselagregát so vznetovým motorom. V rámci RVHP ich vyrábala východonemecká firma S.M. Kirov z Lipska. Od 50. rokov 20. storočia dodávala do rušňových diep typy EDK 10/1, EDK 10/2 a EDK 80. Tie slúžili najmä na zbrojenie parných rušňov uhlím a na rôzne manipulačné práce. Spolu s prídavnými zariadeniami (drapák, elektromagnet a pod.) sa rozšírili možnosti ich použitia. Navyše mohli byť napájané aj z trojfázovej siete 380 V 50 Hz. Preto boli k žeriavom dodávané aj prípojné vozíky s kábovým navijakom. Žeriavy mali priehradový výložník, pričom pri type EDK 80 bolo možné predĺžovať výložník pomocou prídavných medzikusov. Nosnosť žeriavov EDK 10, resp. 80 bola 5, resp. 20 ton.

### Mačka vo výložníku

Na manipuláciu s ťažkými bremenami, najmä pri odstraňovaní nehôd, boli určené ťažké šesť- a osemnápravové žeriavy s prostým alebo teleskopickým výložníkom. Prostý výložník mali typy EDK 300, 500, 1000 a 2000, ktoré mali nosnosť 60, 80, 125 a 250 ton. Ich nevýhodou bolo, že pri práci na elektrifikovaných tratiach bolo potrebné demontovať trolejové vedenie. Prvým typom žeriavu, ktorý nevyžadoval pri práci odstránenie trolejového vedenia, bol typ EDK 300/W s nosnosťou 30 ton. Vychádzal z typu EDK 300, avšak namiesto prostého výložníka bol dosadený skriňový, v ktorom sa pohybovala mačka. Výložník musel byť pri pohybe mačky vo vodorovnej polohe, inak musela byť mačka mechanicky zaistená v jednej z dvoch polôh. Po zaistení mačky sa mohol výložník podľa potreby zdvíhať. Ďalšími žeriavmi, ktoré mohli pracovať na elektri-

fikovaných tratiach bez demontáže trolejového vedenia, boli typy EDK 300/5 (nosnosť 50 ton) a EDK 750 (nosnosť 125 ton). Tie však už mali teleskopické výložníky a prípadný zdvih výložníka zabezpečovali hydraulické valce. V súčasnosti sa v bežnej prevádzke na sieti ŽSR môžeme stretnúť najmä s typmi EDK 300, 300/W, 300/5, 750 a 1000, ktoré slúžia v nehodových pomocných vlakoch alebo pri opravách tratí a mostov. Ojedinele sa v niektorých depách vyskytujú aj menšie žeriavy EDK 10 a 80. V zbierkach MDC sa nachádzajú dva dieselelektrické žeriavy. Prvý z roku 1957 je predstaviteľom zauľovacieho žeriavu typu EDK 10/2. Druhý zastupuje rodinu nehodových žeriavov typu EDK 300 a vyrobený bol o 9 rokov neskôr. Obidva žeriavy sú prevádzkyschopné. Zverené sú do starostlivosti Albatros klubu Bratislava a nachádzajú sa v rušňovom depe Bratislava hlavné.

Na železnici sú aj iné typy žeriavov, ktoré sa používajú pri obnovách a opravách tratí. Sú to napríklad pokladače koľajových polí alebo žeriavy slúžiace na stavebnomontážne práce na mostných objektoch. Svojím určením, ale najmä konštrukciou sa však zásadne líšia od tých dnes spomínaných, a preto si o nich povieme v niektorom z ďalších článkov.

Ing. Michal TUNEGA  
Zdroj a foto: archív MDC



Odstraňovanie následkov  
železničnej nehody parným  
a ručným žeriavom niekedy  
pred druhou svetovou vojnou.

# Voda, zosuvy pôdy a popadané stromy na trati narobili veľké problémy aj v Richnave...



**T**raťováci zo Spišskej Novej Vsi i pohotovosť zo Štrby mali plné ruky práce počas záplav aj v Richnave. Odstraňovanie spadnutej zeminu, popadaných stromov a k tomu silný dážď si vyžadovali od všetkých zúčastnených poriadne sebazaprenie a veľa síl. Komplikovaný stav koordinoval Ing. Róbert Novák (vedúci AO Spišská Nová Ves). Od 16-tej hodiny popoludní až do 1-nej hodiny po polnoci naši kolegovia intenzívne pracovali nielen počas dňa, ale i neskoro večer a aj v nočných hodinách, aby trať čo najskôr sprejzdnil. Najhoršie bolo, že tento veľký nával zeminu, stromov v kombinácii s vodou zahatal prechodnosť obidvoch traťových koľají na hlavnej trati Košice – Bratislava, takže v tomto čase vlaky vôbec nejazdili.



**Povodne spôsobili starosti aj železničiarom v Poľsku**



Nowy Sacz  
Zdroj: internet

## Ďakujeme za obetavú prácu

**V** posledných týždňoch nám v obvode OR Košice voda narobila veľa problémov a žiaľ, tento stav pretrváva aj naďalej. Je veľmi málo traťových úsekov, kde by sme nemuseli zasahovať, aby sme udržali stav tratí a technických zariadení v prevádzke. Za všetkým tým sa skrýva poctivá práca veľkého počtu železničiarov, ktorí v dennom aj nočnom čase, vo voľné dni, soboty a nedele nastupovali do práce, aby zabezpečovali zjazdnosť tratí, prevádzku technických zariadení a budov.

Chcem sa všetkým zamestnancom, ktorí pri vyčíňaní vodného živlu zasahovali, v mene svojom, ako aj v mene vedenia OR Košice poďakovať za ich ústretovej postoj a obetavosť. Týka sa to zamestnancov OR Košice, úseku SZI aj ÚRD na všetkých stupňoch riadenia. Za pochopenie a ústretovej prístup sa chcem poďakovať vedúcim a ostatným zamestnancom RR ÚZI Zvolen, MO Košice, ZPOŽ Bratislava, ŽP, VVÚŽ Žilina, ktorí k požiadavkám správcov pristupovali okamžite, s pochopením a tak svojou aktívnou činnosťou, každý vo svojej profesii, odvedli mimoriadny výkon.

Zároveň sa chcem poďakovať aj vedeniu GR ŽSR za podporu a aktívnu účasť pri zdoľávaní problémov v prevádzke.



Ing. Ján JURIGA,  
riaditeľ OR Košice





Slávnostného aktu otvorenia druhej etapy stavby v Žiline-Tepličke sa zúčastnil zľava: Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR, Ľubomír Vážny, minister dopravy, Juraj Blanár, predseda Žilinského samosprávneho kraja, Ing. Martin Borovka, Eurovia CS, a.s., a Milan Chúpek, generálny riaditeľ ZSSK.

## Modernizácia zriaďovacej stanice Žilina Teplička pokračuje

V priestoroch zriaďovacej stanice Žilina-Teplička sa v piatok 28. mája uskutočnilo slávnostné otvorenie stavby „ZSR, Žilina-Teplička zriaďovacia stanica, 2. stavba, 2. etapa“. Akcie sa zúčastnili minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomír Vážny, generálny riaditeľ ŽSR Štefan Hlinka a zástupcovia dodávateľov.

– odstránením tvorenia rovnakých relácií v dvoch zriaďovacích obvodoch sa skráti čas pobytu vozňov presúvaných pri zriaďovacích činnostiach medzi jednotlivými obvodymi;

– odstránením výmeny záťaže medzi zriaďovacími obvodymi dôjde k skráteniu pobytu vozňov v zriaďovacej stanici, čím sa skráti celkový čas prepravy a vzniká celospoločenský prínos z uvoľnenia viazanosti tovaru v procese prepravy;

– zlepšenie výkonnosti prepravných železničných procesov, ktoré môže mať pozitívny dopad na prepravu ces-

tujúcich a lepšie využitie koľajovej kapacity.

Zriaďovacia stanica Žilina - Teplička dobuduje Združenie Teplička vedené českou spoločnosťou Eurovia CS, a.s., Praha, ktoré vybrali ŽSR ako investor stavby. Zmluva o realizácii bola uzatvorená v roku 2009 a modernizácia vyše 35 kilometrov koľají vrátane 100 výhybiek, trolejového vedenia, zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia, pozemných objektov a komunikácií má trvať do novembra 2011. Predpokladaná cena uvedenej investície počas dvoch rokov a štyroch mesiacov predstavuje 123 mil. eur bez DPH.

[sch]

**R**ealizácia projektu je nevyhnutná z hľadiska konkurencieschopnosti železničnej dopravy a uspokojenia potrieb zákazníkov. Medzi hlavné benefity projektu patria:

– úspora času v nákladnej doprave, čo znamená šetrenie hodín posunu hlavne v motorovej trakcii;

## Na EURO – Žel 2010 sa prezentovali aj Železničné telekomunikácie



Na pôde Žilinskej univerzity sa pod záštitou ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a rektora ŽU konalo od 26. do 27. mája 18. medzinárodné sympóziu EURO-ŽEL 2010 s podtitulom „Oživenie ekonomiky - nová výzva pre železnice“. So svojimi praktickými skúsenosťami a riešeniami sa na ňom prezentovali aj Železničné telekomunikácie Bratislava.

**T**émami prednášok popredných odborníkov z akademickej obce, príslušníkov komerčnej sféry z oblasti výskumu, vývoja a železničnej praxe z mnohých krajín Európy boli riadiace, informačné a komunikačné technológie v doprave a tiež

prevádzka a ekonomika železničnej dopravy. K vzájomnému obohateniu poznatkov všetkých zúčastnených poslucháčov prispela aj Ing. Ivana Makarová, projektová manažérka Prevádzkového informačného systému (PIS), ktorá prezentovala

Železničné telekomunikácie Bratislava ako interného dodávateľa telekomunikačných a informačných technológií pre ŽSR. S témou **Schvaľovacie a plánovacie moduly PIS** predstavila jednotlivé praktické a využívané riešenia prostredníctvom modulov v prevádzke ŽSR a na názorných príkladoch uviedla a vysvetlila možnosti sofistikovaného riadenia železničnej infraštruktúry prostredníctvom jednotlivých modulov PIS. Na medzinárodnej konferencii odborného charakteru Železničné telekomunikácie opäť dokázali, že sú schopné ponúknuť vlastné, kvalitné a moderné informačné systémy nielen pre potreby ŽSR, ale aj pre ďalšie železničné firmy.

[ŽT]

## Nehoda nákladného vlaku

**N**ákladný vlak, ktorý sa v stredu vykoľajil pri Trenčíne, na celé dopoludnie prerušil železničnú dopravu medzi Bratislavou a Žilinou. Pri nehode nebol nikto zranený, trať je však vážne poškodená, koľaje sa posunuli asi o meter. Krátko pred 13.00 bola doprava na jednej koľaji obnovená.

Poškodených je asi 125 metrov koľajníc, ktoré treba vymeniť.

Nehoda sa stala pred polpiatou ráno 16. júna. Posledný vagón nákladného vlaku, ktorý smeroval z Poľska do Rumunska, sa vykoľajil pár metrov za železničným mostom cez Váh. Vagón vyletel zo svojej koľaje a zasiahol susednú, preto bol tento úsek úplne neprejazdný.



## Nový poschodový vlak sa predstavil v Žiline

**D**vadsiateho ôsmeho mája sa v Žiline na prvom nástupišti predstavila nová elektrická motorová jednotka série 671. Tento poschodový vlak je prvým na našich tratiach, jazdí zatiaľ skúšobne. Pre ZSSK ich vyrába Škoda Vagonka, a.s., Ostrava. Na našich tratiach by ich malo jazdiť až tridsaťdva.

[sch], foto: autorka



# Najširšie priecestie na našich tratiach zrekonštruované

Regionálna trať z Čadce do Makova prechádza aj mestom Turzovka. Povieť si – nič nezvyčajné, koľaje predsa pretínajú množstvo miest a obcí. Srdce hornokysuckého regiónu s takmer 8-tisíc obyvateľmi je však zaujímavé počtom križovaní cestných komunikácií s traťou. Priamo v intraviláne mesta sa nachádza až 14 železničných priecestí, z ktorých 7 je chránených svetelnou signalizáciou, a to vrátane najširšieho zabezpečeného priecestia na tratiach ŽSR.

Regionálna trať z Čadce do Makova má síce dĺžku len 26,532 kilometrov, zato železničných priecestí má neúrekom. Zo 75 prejazdov je len 14 chránených zabezpečovacích zariadením, no polovicu z nich nájdete v Turzovke. Ak k nim prirátame ešte 7 nezabezpečených priecestí, železničníari stále majú čo robiť, aby 14 priecestí, vzdialených od seba pár stovák metrov, udržali vo vyhovujúcom stave a prejazd cez ne nebol pre vodičov „nočnou morou“. Od prvých júnových dní sa však prejazdnosť dvoch z nich rapídne zlepšila. Miestnych obyvateľov určite teší, že bezpečnejšie a pohodlnejšie prejdú najmä cez najširšie priecestie na tratiach ŽSR, chránené svetelnou signalizáciou. Nachádza sa totiž priamo v centre mesta, na križovatke štyroch ulíc. – **Priecestia boli kompletne zrekonštruované. V centre mesta bol asfaltový prejazd s pridrznými koľajnicami, druhý bol vytvorený z drevených podvalov. Obe nahradila celpryžová konštrukcia typu STRAIL na oblúkovom priecestí v centre až v dĺžke 55 metrov. Na ňom mesto Turzovka**



(balky)

Foto: Peter KUBICA

## Dávaj pozor, neriskuj!



**ŽSR**, ministerstvo dopravy, Rada vlády SR pre bezpečnosť cestnej premávky (RV SR pre BECEP) a Železničná polícia sa spoločne zapojili do Európskeho dňa bezpečnosti na železničných priecestiach už po druhý raz. Na vybraných železničných priecestiach na celom Slovensku sa 22. júna opäť uskutočnili monitorovacie akcie, v rámci ktorých sa vykonali kontroly dodržiavania predpisov a bezpečnosti pri prechádzaní cez železničné priecestia. Celkovo máme na Slovensku 2 220 železničných priecestí, z nich je 1 144 označených výstražnými krížmi, 80 má mechanické závery, 514 výstražné svetlá a závery a 462 je so svetlami bez závor. Všetky priecestia sú z pohľadu rozhladových a výhladových podmienok, frekvencie dopravy a typu cesty dostatočne zabezpečené. Celoslovenskej kontrolnej akcie sa zúčastnil odbor komunikácie i naša redakcia. Rozšírenú reportáž z jednotlivých monitorovaných priecestí prinesieme v nasledujúcom čísle Železničného semaforu.

(al), foto: balky

## Parné rušne, ale aj TGV pútali pozornosť detí

Na stanicu práve vchádza osobáček z drevených vozňov ťahaný parným rušňom, ktorý zastavuje vedľa stojaceho rýchlovlaku TGV. Zo susednej koľaje sa práve rozbieha Sergej v čele ťažkého nákladného vlaku s vagónmi uhlia. Myslite si, že je to nereálne?

Rôznorodosť vlakových súprav mohli v Košiciach prvý júnový týždeň obdivovať najmä tí najmenší. Ich pohľady však nepriťahovali skutočné vozidlá, ale iba ich zmenšeniny v mierke 1:87 (H0), jazdiace na modelovom koľajisku Strednej priemyselnej školy dopravnej. Železnično-modelársky klub pripravil pre verejnosť pri príležitosti Medzinárodného dňa detí prehliadku rušňov a vozňov, ktorá zobrazovala historický vývoj železnice od parnej éry po súčasnosť. Každý deň sa niesol v znamení jednej témy, pokiaľ jeden deň dominovali pary, ďalší zasa ovládli dieselové alebo elektrické rušne. Na trati so 7 stanicami niekedy premávalo až 16 vlakov, takže malé ratolesti častokrát nevedeli, kam sa skôr pozerieť. Škôlkari mohli porovnávať komfort súčasných osobných vlakov s tými, v ktorých sa vozili ešte ich prarodičia, žiakov priemyselky zasa zaujali svetlá návěstidiel, ovládanie staníc či princíp autobloku. Lákadlom pre „malých železničiarov“ bola aj možnosť aktívneho ovládania modelovej železnice, vlastnoručne si totiž mohli vyskúšať klasické analógové ovládanie s jednosmerným napätím a porovnať ho s digitálnym riadením modelov. O úspechu akcie napovedali najmä radostné pohľady detí, veď takmer žiadne si nenechalo ujstť príležitosť vypraviť svoj osobný alebo nákladný vláčik.

(balky)

Foto: autor



# Bude ešte michaľanská spojka spájať trate?

Záplavy výrazne vplývali na presnosť železničnej dopravy, vlaky meškali desiatky minút, niektoré boli dokonca odrieknuté. Zosuv zemin narušil aj železničné teleso medzi Slivníkom a Čelovcami a osobné súpravy spájajúce Košice s Trebišovom jazdili odklonom cez Michaľany. Pod ich meškanie sa však nepodpísala iba dlhšia trasa, ale aj obiehajúca každá súprava rušňom v úvratovej stanici. A to ja napriek tomu, že v jej obvode existuje koľaj, ktorá takéto meškanie eliminuje. Prečo sa tzv. michaľanská spojka v takýchto krízových situáciách nevyužíva?

**M**ichaľanská spojka, približne 700-metrová koľaj odbočujúca z dvojkoľajnej trate smerujúcej do Košíc, sa napája pri zastávke Lastovce na trať vedúcu do Trebišova. Až do roku 1985 jazdili po nej všetky vlaky medzi Košicami a Trebišovom, ale po vybudovaní spojovacej trate zo Slivníka (Červený Dvor) cez Čelovce do Trebišova sa po dopravnej stránke stala bezvýznamnou. Padlo rozhodnutie o demontáži drôtovodov mechanických prestavníkov aj záporníkov výmen, vypli sa niektoré návěstidlá a výhybky boli uzamknuté do priameho smeru, ale stále umožňovali mimoriadne jazdy vlakov cez spojku. Namiesto jej využívania počas pravidelných traťových výluk a iných neplánovaných udalostí na spojnici Slivník - Trebišov však koľaj zarástla burinou a krovínami. Podľa Oblastného riaditeľstva Košice je dôvodom jej nefunkčnosti, paradoxne, jej nepravdepodobné využitie. Technické zariadenia sa musia neustále udržiavať vo funkčnom stave, existujúce staničné zabezpečovacie zariadenie je potrebné modernizovať,

pretože to súčasne nezabezpečuje obsluhu počas výkonu služby na zrušenom výhybkárskom stavadle žiadne hy-



V poslednom období na spojke dominuje namiesto vlakov len burina a krovie.

gienické ani bezpečnostné podmienky. Je tiež potrebné doriešiť niekoľko administratívnych úkonov. Špecifické údaje o infraštruktúre nie sú zapracované v tabuľkách traťových pomerov, spojka nie je prekategORIZOVANÁ ani na manipulačnú koľaj. Jednoducho, problémov je hneď niekoľko, pritom laik by usúdil, že na mimoriadny prejazd vlaku postačí „len“ zjazdná koľaj. Je diskutabilné, či by financie vyčlenené na obnovu spojky boli vynaložené efektívne, no jej sprevádzkovanie by železničnej doprave určite prospelo. Veď denné zastavovanie 15 vlakov v Michaľanoch, odpojenie každého rušňa zo súpravy, jeho obeh, opätovné zavesenie na súpravu, skúška bŕzd, to všetko spôsobuje meškania desiatky minút a tie majú negatívny dopad na plnenie grafikonu riadiaceho pracoviska v Košiciach. Dôsledkom úvratovej jazdy je taktiež aj obrátené radenie rýchlikov, ktoré spôsobuje zmätky cestujúcich na staniciach nielen na Slovensku, ale aj v Českej republike.

(balky)

## Ďakujeme mostárom

Chcem aj prostredníctvom časopisu Ž semafor vyjadriť pochvalu na adresu pracovníkov Mostného obvodu Košice, ktorí v uplynulom období dokázali počas troch dní (čo je veľmi krátky čas) zabezpečiť a zrealizovať záchranné práce veľkého objemu okolo

vážne podmytého základu piliera č. 4 na železničnom moste v km 75,295 ŠR trate, most cez rieku Olšava. Práce viedol vedúci SMÚ MO Košice Ing. M. Sukovský. Mostárom za profesionálne zvládnutie zadanej úlohy patrí vďaka.

Ing. Ján Rybka  
(Správca mostov v AO Trebišov)



# Na koncerty cestuje vlakom i legenda slovenskej populárnej hudby



Spevák s nádherným hlasom, jeden z najlepších v bývalom Československu a teraz na Slovensku, Dušan Grúň.

Aj keď je rodený Žilinčan, veľmi dobre pozná Košice, kde maturoval, ale aj Bratislavu, kde býva. Kto sa čo len trochu zaujíma o populárnu hudbu, spozná jeho nádherný, doslova zamatový, hlas už pri prvých slovách pesničky. A tých má vo svojom repertoári neúrekom. Sú zaznamenané na gramofónových platniach, CD nosičoch či rozhlasových a televíznych nahrávkach. Dnes vám predstavujeme ďalšiu osobnosť, s ktorou sme cestovali vlakom pri jednej z mnohých ciest na východ - Dušana Grúňa.

**S**pievať začal už počas štúdií na Vysokej škole hutníckej v Ostrave s orchestrom Iva Pavlíka. Chodieval nahrávať aj do Prahy s orchestrom Jozefa Vobruba a Karla Kraugartnera. Po príchode na Slovensko v roku 1965 pôsobil skoro 30 rokov s orchestrom Juraja Velčovského. Hudbe sa venuje i v súčasnosti. Keď sme sa stretli, cestoval do Košíc na natáčanie obľúbeného hudobného programu Kaviareň Slávia Petra Stašáka. Prečo práve vlakom?

- **Už pri plánovaní koncertov si vyberáme aj spôsob dopravy. Keď ideme viacerí, cestujeme autami, ale keď idem sám alebo dvaja, tak jednoznačne vlakom. Je to predsa len pohodlnejšie a bezpečnejšie, a niekedy aj rýchlejšie. Zlepšila sa aj kultúra cestovania. Tak-**

**že na vlaky nedám dopustiť**, - prezradil nám Dušan Grúň. Cesta do Košíc ubiehala pri spomienkach na hudobné začiatky, ale i súčasnosť rýchlo. Pamätáte si ešte pesničky Starý rodný dom, Butterfly či Plavovláska? Tak tieto a ďalšie iné má Dušan Grúň stále v repertoári. Prišli sme na konečnú, kde sme sa rozlúčili. Napriek všetkému, čo v živote dosiahol, je taký istý, ako ho poznáme z vystúpení či televíznych obrazoviek - bezprostredný, bez nejakých manierov, príjemný ako jeho pesničky. Legendu slovenskej populárnej hudby čakala príprava na večerné natáčanie a my sa môžeme tešiť na Kaviareň Sláviu, kde bude Dušan Grúň vystupovať.

Vladimír SALZER, foto : autor

## Hasiči v akcii

Od začiatku roka do konca mája zasahovali hasičské útvary Závodu protipožiarnej ochrany železníc v 293 prípadoch. V uplynulých dňoch zasahovali najviac počas záplav.

- \* K zatopenému železničnému podchodu privolali 18. mája žilinských hasičov. Po príchode na miesto zásahu zistili, že časť podchodu je zatopená do výšky 15 cm. Po odčerpaní hasiči sledovali, či sa znova železničný podchod neplní vodou. Nakoľko prítok bol minimálny, boli práce ukončené a jednotka sa vrátila na základňu.
- \* Na operačné pracovisko ZPOŽ Bratislava ohlásili 5. mája požiar rušňa. Po príchode na miesto zásahu bol vykonaný prieskum, pri ktorom sa zamerali na strojovňu, odkiaľ vychádzal hustý dym. Na likvidáciu požiaru použili prenosný hasiaci prístroj CO<sub>2</sub>. Po dôslednom odvetraní sa HJ vrátila na základňu.
- \* Staničný dispečer ohlásil 10. mája na operačné pracovisko ZPOŽ ZHÚ Košice požiar nákladného vozňa. Po príchode na miesto zásahu prieskumom zistili, že horí ložisko pri kolesách na vozni. Požiar uhasili a následne malým tlakom od vozidla CAS-32 ochladzovali ložisko cez dve koľaje.

chode na miesto zásahu prieskumom zistili, že horí ložisko pri kolesách na vozni. Požiar uhasili a následne malým tlakom od vozidla CAS-32 ochladzovali ložisko cez dve koľaje.

- \* Dňa 16. mája operačný dôstojník železničnej polície oznámil na operačné pracovisko ZPOŽ Nové Zámky, že pred železničnou stanicou vyvrátilo strom. Po príchode na miesto zásahu bolo prieskumom zistené, že sa pod spadnutým stromom nenachádzajú žiadne osoby a ani odstavené vozidlá neboli poškodené. Spadnuté konáre hasiči odstránili a následne nebezpečné okolie stromu vyznačili výstražnou páskou. Po ukončení prác sa HJ vrátila na základňu.
- \* Na operačné pracovisko ZPOŽ Čierna nad Tisou ohlásil 18. mája operačný dôstojník HaZZ Trebišov požiar bytu. Po príchode na miesto zásahu zistili, že dvere do bytu sú zatvorené a až na mohutné búchanie dvere otvoril majiteľ bytu, ktorý bol mierne indisponovaný. Hasiči vykonali prieskum a zistili, že pri príprave jedla majiteľ bytu zaspal a tak došlo k vyvretiu masti z hrnca a k následnému silnému zadymeniu. Byt vyvetrali, a keďže jeho majiteľ odmietol poskytnutie ďalšej pomoci, jednotka sa vrátila na základňu.

mu zadymeniu. Byt vyvetrali, a keďže jeho majiteľ odmietol poskytnutie ďalšej pomoci, jednotka sa vrátila na základňu.

- \* K požiaru privolali 15. mája aj HJ ZPOŽ Zvolen. Po príchode na miesto zásahu zistili, že ide o požiar starého historického vozňa stojaceho na 7. kanáli a takisto o požiar strechy haly, ktorú zachvátili plamene. Na likvidáciu boli nasadené 3 útočné prúdy „C“, spoločne s jednotkou OR HaZZ na vagon a strechu. Po lokalizácii požiaru vagona ho vytiahli pred halu a súčasne hasili strechu haly. Požiarom bol zasiahnutý celý vagon, drevená konštrukcia strechy haly na ploche 600 m<sup>2</sup>, zhorené vstupné dvere haly na 7. kanáli a poškodené dvere na 6. a 8. kanáli. V hale boli uskladnené súkolesia.
- \* Počas mesiaca máj opäť spadlo veľké množstvo zrážok, zvlášť na východnom Slovensku. Najhoršia situácia bola v Trebišovskom okrese. Aj v týchto prípadoch každý deň zasahovali železniční hasiči z Čiernej nad Tisou a odčerpávali vodu.

JF

# Hasiči s vodou nielen bojovali, ale aj súťažili

Voda je síce ich najvýznamnejší pomocník, napriek tomu proti nej pri záplavách neúnavne bojovali. Počas vypätých povodňových dní sa nezastavili ani hasiči Závodu protipožiarnej ochrany železníc (ZPOŽ), ktorí neustále odčerpávali vodu zo zatopených železničných objektov. Ich odveké priateľstvo s vodou sa však opäť ukázalo aj v súťaži o putovný pohár riaditeľa ZPOŽ.



Nestratili sa ani skúsení „matadori“ zo Zvolena, ktorí rýchlosť mladíkov nahradili dokonalou súhrou.

**P**red začiatkom 15. ročníka súťaže v hasičskom športe o putovný pohár riaditeľa mali závodné hasičské útvary z Košíc a Čiernej nad Tisou poriadny hendikep. V nepretržitom nasadení čerpali vodu zo zatopených suterénov a pivníc železničných objektov, no keď sa po niekoľkých dňoch prihlásila únava a vyčerpanosť, reálne zvažovali odrieknutie účasti v súťaži. Nakoniec však zavelila profesionálna časť a všetkých 6 útvarov ZPOŽ sa stretlo 9. júna vo výcvikovom areáli Strednej školy požiarnej ochrany MV SR v Žiline. Po slovách uznania od Ing. Jozefa Antoša, námestníka pre prevádzku GR ŽSR, za fundované zásahy počas

záplav už mohli družstvá konfrontovať svoje sily a zručnosti nielen medzi sebou, ale aj s pozvaným výberom českých hasičov. – **Jednotlivci najskôr súťažili vo výstupe hákovým rebríkom do štvrtého podlažia cvičnej veže, potom absolvovali beh na 100 metrov cez prekážky, v ktorom okrem rýchlosti dokazovali aj svoju šikovnosť v spájaní hadíc. V kráľovskej disciplíne, požiarom útoku, sa zasa ukázala súdržnosť celého družstva,** - hovorí o súťažiach Ing. Michal Leško, vedúci oddelenia vnútornej správy ZPOŽ. Keďže český výber súťažil mimo poradia, najrýchlejší čas v lezení na vežu, len 22,44 sekundy, mal Robert Bojkovský



Víťazstvo hasičov zo Žiliny v požiarom útoku spočíva aj v precíznej príprave hadíc.



Hasiči z Čiernej nad Tisou zabudli na vyčerpanosť zo záplav a v požiarom útoku skončili na 2. mieste.



Ing. Jozef Antoš, námestník pre prevádzku GR ŽSR (druhý sprava) a Bc. Viliam Šúr, riaditeľ ZPOŽ (tretí sprava), diskutujú o využití pásového robota pri lokalizovaní a zneškodňovaní nebezpečných látok unikajúcich z nákladných vozňov.

z Bratislavy, v behu ho predstihol iba Ján Sýkora zo Žiliny s časom 20,54 sekundy. Pri požiarom útoku sa prejaví súhra družstva, pretože každý člen má svoje miesto. V čo najkratšom čase musí 7 chlapcov spojiť čerpadlo s nádržou vody, cez rozdeľovač natiahnuť hadice až k trúbiaciam a terče naplniť 10 litrami vody. Žilincanom to vyšlo za takmer 29 sekúnd. Pri porovnaní s ideálnym časom na požiarom útok (22 sekúnd) je to vskutku výborný výkon. Vo výsledkovej listine sa však nestratili ani družstvá skúšané záplavami. Okrem súťažných disciplín účastníci súťaže zaujala aj prezentácia diaľkovo riadeného pásového vozidla z dielne ZTS VVÚ Košice. – **Tento mobilný miniteleoperátor je schopný monitorovať priestor okolo seba a obrazový aj hlasový signál prenáša na diaľku k operátorovi. Detekčným systémom zanalyzuje priestor kontaminovaný nebezpečnými látkami, do ktorého nemožno vyslať človeka, manipulačným ramenom prenesie vzorky chemikálií, no môže sa tiež vybaviť vodným delom,** - opisuje malého robota Dušan Gregor zo ZTS VVÚ Košice. Železniční hasiči by ho mohli využívať pri lokalizovaní a zneškodňovaní nebezpečných látok unikajúcich z nákladných vozňov. Ideálne by však bolo, ak by nemali žiadny dôvod na jeho využitie.

(balky), foto: autor



Nielen pre tretích Košičanov, ale pre každé družstvo sa požiarom útok končí naplnením terča 10 litrami vody.

## Stretnutie prednostov po rokoch

V štvrtý júnový deň sa znovu zišli bývalí prednostovia staníc patriacich pod OR Trnava na tradičnom mieste – vo Valčíku, aby si zaspomínali a prehodili pár slov o tom, čo priniesol rok. Je to taká milá nostalgicko-seniorská bilancia, nadväzujúca na riadnu poradu prednostov v aktívnej službe. O toto, v poradí už šieste, stretnutie sa postaralo Stavovské združenie prednostov (SZP), menovite Ing. P. Rajčák, Ing. P. Országh a Ing. M. Capek.



Predseda SZP Ing. Peter Rajčák otvára 6. ročník stretnutia.

Bývalých kolegov prišli pozdraviť aj generálny riaditeľ ZSR Ing. Štefan Hlinka, námestník GR pre prevádzku Ing. Jozef Antoš a riaditeľ OR Trnava Ing. Milan Solárik. V ich príhovoroch dominoval



Emil Toma, najstarší účastník stretnutia, dostal aj malý darček.

stav na železničiach počas hospodárskej krízy a dianie počas povodní, ktoré do značnej miery ochromili dopravu. Na margo toho generálny riaditeľ povedal, že práve v týchto kritických situáciách je vidieť organizovanosť železničiarov, čo si veľmi cení a lepšie chápe význam termínu modrá armáda. Tým sa železničiar ľšia od iných podnikov a organizácií.

Najstarším účastníkom stretnutia prednostov bol Emil Toma (1931) z Bystričian. Nastúpil na železnice v roku 1954 do Rušňového depa v Prievidzi. Neskôr sa stal výpravcom a potom prednostom. Svoj osobný aj profesionálny život si pochvaľuje a je rád, že mal šťastie na peknú prácu a kolektív.

Jozef LEHOCKÝ, foto: autor.

## Keď sa prax strieda s teóriou

Nielen teória, ale i praktické ukážky pomáhajú pri výchove budúcich absolventov SOŠ železničnej v Košiciach.

Príkladom môže byť aj spolupráca s firmou Betamont, ktorá pomohla škole vybudovať nové dielne, nachádzajúce sa v priestoroch školy na Palackého ulici. Už po druhýkrát jej zamestnanci priamo na odbornom výcviku realizovali výučbu tematického celku Optické káble



Praktické ukážky, týkajúce sa práce s optickými káblami a ich zvráňania, boli pre žiakov základnej školy čímsi novým, nepoznaným,...



...ale zaujali predovšetkým študentov druhého ročníka, ktorým takto priamo v práci prezentovali zamestnanci firmy Betamont časť svojej činnosti.

školského vzdelávacieho programu v odbore mechanik elektrotechnik zabezpečovacej a oznamovacej techniky. Zaujímavosťou bola aj skutočnosť, že ukážky prišli predstaviť zástupcovia, ktorí sú tiež úspešnými absolventmi železničného učilišťa. Na vyučovanie pozvali aj žiakov 8. ročníka ZŠ na Juhoslovanskej ulici v Košiciach, ktorí si možno vyberú štúdiom na tejto strednej škole.

al, foto: balky

## Získali sme striebro!

Na zelenom trávniku v areáli FK Česká Třebová - „Pod Jelenici“ sa v dňoch 10. a 11. júna uskutočnil XX. ročník Memoriál Václava Khola, turnaj v malom futbale.



Vítané družstvo – výber OR Košice.

Ide o medzinárodné stretnutie priateľov športu a železníc, ktorého sa tenoraz zúčastnili aj tri slovenské železničné mužstvá. Boli to futbalisti, ktorí zastupovali ŽST Kúty, ŽST Kysak a OR Košice.

Štvrtým slovenským mužstvom boli futbalisti Wagon Slovakia Košice, s.r.o. Najviac sa darilo našim chlapcom, ktorí hrali v mužstve výberu OR Košice. Získali strieborné medaily. Víťazstvo si vybojovali futbalisti ČD - Federácie strojvodcov.

A tu je zloženie nášho najúspešnejšieho družstva:

Vedúci: Ing. Vladimír Gajdoš a Ing. Michal Gufrovič.

Hráči: Ondrej Jasenčák (ŽST Košice) - brankár, Ing. Štefan Sztanko (ŽST Maťovce) - kapitán družstva, Atila Molnár (ŽST Čierna nad Tisou), Štefan Sovák (ŽST Michalany), Peter Mačura (ŽST Košice), Roland Kážmer (ŽST Slovenské Nové Mesto), Zoltán Mihók (ŽST Slovenské Nové Mesto), Tibor Bodnár (ŽST. Slanec), Tomáš Kobzoš (Sekcia OZT OR Košice), Balint Daniel (ZSSK Slovensko).

Ondrej Jasenčák získal aj ocenenie najlepšieho brankára turnaja. Blahoželáme!

### Živí, Láďa!

Zakladateľ tohto turnaja Láďa VOBORNÍK oslávil 10. júna svoje šesťdesiatiny – aj touto cestou mu srdečne blahoželáme.



Za najlepšieho brankára turnaja bol vyhlásený Ondrej Jasenčák (vľavo). Na fotografii s Ing. Vladimírom Gajdošom.

# Ž semafor CUP 2010

Najvšestrannejšia hráčka Alenka Doležalová zo ZSSK, najlepší smečiar Miroslav Németh zo ZSSK CARGO a najlepšia nahrávačka Štefánia Muková zo ŽSR. Tieto tituly sa rozdávali na treťom ročníku volejbalového turnaja Ž semafor CUP 2010 v Humennom. Sily si pod volejbalovou sieťou zmerali štyri družstvá. Hral každý s každým. Zaujímavosťou turnaja je, že družstvá sú zmiešané. Pravidlom je, že v hre musia byť vždy minimálne dve ženy, po jednej na každej strane. Hralo sa podľa pravidiel na dva sety. Pri nerozhodnom výsledku zabodovalo skóre.

Volejbalisti zo všetkých troch železničných spoločností si tak už po treťkrát 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 akciu vymysleli, naša redakcia túto myšlienku podporila a pomohla im športové stretnutie opäť zrealizovať. A tento rok sa nám podarilo vďaka Ing. Michalovi Gufrovičovi postaviť aj redakčný tím, ktorý zastupovali naši skvelí kolegovia z rôznych pracovísk. Pod Mišovou taktovkou si zahral aj náš redaktor Martin (balky).

O tom, že medzi železničiarimi



sú aj dobrí volejbalisti, sa presvedčili všetci tí, ktorí v piatok 18. júna prišli do Humenného povzbudiť svoj tím. Ceny najlepším športovcom odovzdali Ing. Jozef Antoš, námestník GR ŽSR pre prevádzku, Ing. Jozef Horváth, námestník riaditeľa OR Košice pre úsek riadenia dopravy, ktorí po návšteve oblastí postihnutých záplavami prišli podporiť aj náš turnaj, za čo im ďakujeme, rovnako ako zástupcom zo ZSSK CARGO Ing. Miroslavovi Hoptovi a Ing. Jaroslavu Kocanovi, ktorí svoj tím po celý čas turnaja neúnavne povzbudzovali. A oplátilo sa, pretože „ich družstvo“ zvíťazilo. Kolegov zo ZSSK podporil aj regionálny vedúci Ing. Ján Lukáč.



Víťazné družstvo ZSSK CARGO.

Tretí ročník bol v znamení fair play a tentoraz sa bojovalo aj o putovný pohár. Putovný pohár redakcie Ž semaforu, a teda zlato, si vybojovalo družstvo ZSSK CARGO. Na druhom mieste sa umiestnilo družstvo ŽSR a tretia pozícia tretieho ročníka Ž semafor CUP 2010 patrí redakčnému družstvu. Zemiakovú medailu získali naši kolegovia zo ZSSK. Hra o tretie miesto však bola naozaj zážitkom a výsledok bol veľmi tesný. Víťazovi gratulujeme, všetkým volejbalistom i hosťom ďakujeme za účasť a veríme, že sa stretneme aj na ďalších ročníkoch.

[sch]

Foto: autorka a balky



Ing. Jozef Horváth gratuluje najlepšej nahrávačke turnaja Štefke Mukovej.



Alenke Doležalovej odovzdáva ocenenie Najvšestrannejšia hráčka turnaja Ing. Miroslav Hopta.



A na záver volejbalového turnaja Ž semafor Cup 2010 už tradičné spoločné foto.

# Tvár ŽSR



## HLASUJTE ZA SVOJHO FAVORITA!

Milé kolegyně, kolegovia, neváhajte a prihláste sa!

V minulom čísle sme predstavili šiestich súťažiacich. Dnes prinášame fotografie ďalších piatich kolegov, ktorých do súťaže prihlásili ich spolupracovníci alebo ich nahovorila naša redakcia. Patrí im náš obdiv a poďakovanie.

Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a neviete sa rozhodnúť, možno vás presvedčia práve fotografie dnešných súťažiacich

Čitateľská súťaž! HLASUJTE!

Pošlite hlas svojmu favoritovi, favoritke. Hlasujte telefonicky alebo mailom na kontakty v tiráži. Svojimi hlasmi rozhodnete o čitateľskej víťazke a víťazovi, ktorí na základe najvyššieho počtu hlasov postupujú do finále. Napíšte nám aj svoje meno a adresu pracoviska a zaradíme vás do žrebovania o malý darček. O ostatných finalistoch rozhodne porota, ktorú vám neskôr predstavíme.



**23** Miloš  
ČARNÝ

1. Vypravujem vlaky už takmer 25 rokov, v súčasnosti v Kostolanoch nad Hornádóm.
2. Ľudia vôbec nie sú zlí.
3. Baví ma práca s počítačmi, radšej sa venujem hardwaru ako softwaru. Rád si pozriem dobrý film, počúvam hudbu.
4. Najradšej by som sa zbavil zlovyku, ktorým je fajčenie.



**24** Jarmila  
NÉMETOVÁ

1. Medzi železničarmi som od roku 2008. Začínala som ako dozorkyňa výhybiek a v súčasnosti pracujem v pozícii tranzitérka-prípravárka VPK v železničnej stanici Košice.
2. Nerob druhým to, čo nechceš, aby robili oni tebe.
3. Rada trávim voľné chvíle so svojou rodinou, najradšej na horúcom slniečku.
4. Neplánujem žiadne veľké zmeny.



**25** Miriam  
KUREJOVÁ

1. V ŽSR pracujem od roku 1989, v súčasnosti ako tranzitérka - pripravárka VPK v železničnej stanici Košice.
2. Ži a nechaj žiť.
3. No jednoznačne vodné lyžovanie. Venujem sa mu roky, v podstate odkedy sa v Košiciach tento druh športu udomácnil. Rada bicyklujem a obľubujem korčuľovanie.
4. To by som už nebola ja.



**26** Zuzana  
MIKULOVÁ

1. Železničiarokou som od roku 1996, v súčasnosti pracujem ako dozorkyňa výhybiek v ŽST Nováky.
2. Aj to zlé, čo nás v živote postretnie, je vždy na niečo dobré.
3. Cestovanie, fotografovanie sú moje záľuby a nesmiernie ma naplňa práca s deťmi. Spoluorganizujem pre ne výlety, letné tábory.
4. Kto z nás je dokonalý, ten nech ma súdi.



**27** Jaroslav  
KOLENIČ

1. V ŽSR pracujem od roku 1982, v súčasnosti ako vedúci referent logistiky OR Košice.
2. Nerob nikomu to, čo nechceš, aby iní robili tebe.
3. Voľného času mám málo, no knajväčším záľubám patrí šport, najmä futbal. I keď sú už preč časy, keď som ho hral aktívne, v súčasnosti už iba „funkcionárčim“.
4. Toto nech posúdia iní, neviem, čo by som na sebe zmenil.

## Podmienky a pravidlá súťaže!

**\* Tvár ŽSR 2010 pokračuje. Posledný termín prihlásenia sa je 1. august 2010!**

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslanie fotografie a odpovedí na tieto otázky:

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



# FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie  
a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor.  
Dnes sú autormi dvaja naši kolegovia  
Ivan Peško z Kútov a Michal Vasil z Trebišova.



Michal VASIL

Ivan PEŤKO

