

**železničný**

september 2010

# semafor



mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XX.



**Tvár ŽSR 2010 už vo finále**

**Železničné stanice plné hudby a tanca**

**Noví generálni riaditelia v ZSSK a ZSSK CARGO**

**Deň železničiarov**



*Príhovor  
generálneho riaditeľa ŽSR  
Ing. Štefana Hlinku*

*Vážené kolegyně, kolegovia,  
milí priatelia – železničiar!*

Jeden deň v roku máme možnosť za celú železničiarску rodinu bez rozdielu profesie, bez ohľadu, ktorá z troch železničných spoločností je naším zamestnávateľom, sa spolu stretnúť, zastaviť sa v každodennej rutine, vymeniť si skúsenosti či rozobrať problémy a prejavíť vďaka. Nielen tým, ktorí sú na zozname ocenených, ale všetkým železničiarom. Za ich prácu, ochotu, obrovské nasadenie, spolupatričnosť, ale aj za kritiku či riešenie problémových situácií.

Vážené dámy, vážení páni,  
sviatok železničiarov si pripomíname už po 52-krát. Prajem vám všetkým, ktorí ste si prevzali z rúk ministra dopravy, pôšťa a telekomunikácií ocenenie, aby bolo pre vás zadostučinením, ale aj motiváciou zostať železnici verný, a ak bude treba, tak za ňu aj zabojsovať.

Tento rok sa ukázal za 162 rokov slovenskej železničiarскеj histórie ako jeden z obzvlášť ťažkých. Či už v oblasti strategickú a ekonomickej – poznačenej najmä pretrvávajúcím prepadom výkonnosti v nákladnej železničnej preprave, alebo z pohľadu nepriaznivej klimatickej situácie. Mimoriadne tuhá zima či v histórii Slovenska dosiaľ nevídané záplavy ťažko skúšali aj železnicu. Ani najstarší pamätníci nezažili, aby voda strhávala celé desiatky metrov koľají, ničila naše mosty, a žiaľ, brala aj ľudské životy. Toto ťažké obdobie ukázalo silu mnohých z vás, ktorí dokázali pracovať s nasadením bez ohľadu na čas, robiť zásadné rozhodnutia a nájsť východisko zo situácií, keď sa človek ocitá na pokraji bezmocnosti.

Chcel by som sa z duše poďakovať všetkým ľuďom, ktorí pracujú v oblasti železničného sektora, samozrejme predovšetkým kolegom zo ŽSR.

Tak, ako sa dnes železnice nikde nezačínajú a nikde nekončia, tak viem, že taký istý bude aj ich príbeh.

Na chvíľu by som sa vrátil k povodniam a k noci, ktorú som strávil s pánom riaditeľom OR Košice v čase kulminácie rieky Hornád a v čase, keď sa v Košiciach začala evakuácia. V týchto ťažkých chvíľach som jasne videl, že máme ľudí s vysokým stupňom vedomia, odvážnych, pokojných, ktorí aj v takýchto chvíľach ne strácajú duchapritomnosť a vedia čeliť aj vodnému živlu. Zároveň sme aj so sesterskými spoločnosťami ZSSK Cargo a ZSSK dokázali následne ťahať za jeden povraz, udržať prevádzku a predísť obrovským problémom a škodám. Železnica sa tak stala obrazne aj doslova ostrovom stability a nádeje. Ukázalo sa, že si môžeme navzájom dôverovať. A dôvera si v takomto prípade vyžaduje nesmiernu inteligenciu, odvažu a jednotu. Vyžaduje si veľké srdce, do ktorého by mohla vstúpiť. Bol by som rád, keby sa nám podarilo uchopiť tento moment a pretransformovať ho na stály a bežný stav v našich vzájomných vzťahoch.

Prajem vám veľa šťastia, zdravia, síl a už spomínanej odvahy. Železnici prajem dôstojný život a zmysluplnú budúcnosť a môj príspevok končím tradičným –

*„Hlásim sa v službe!“*




# Železničiarom patrí

## V Košiciach si 53 železničiarov prevzalo

Celoslovenské oslavy železničiarскеj sviatku sa v tomto roku konali v Košiciach. Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., sa opäť rozhodli oslavovať spoločne. V piatok 17. septembra sa o 12.45 h v košickom Dome umenia stretli zástupcovia troch železničných spoločností a pozvaní hostia, aby vzdali hold železničiarскеj profesii a najlepších jednotlivcov aj ocenili. A práve oceneným zaslúžene patrila v tento deň najväčšia pozornosť. Do metropoly východu prišlo 53 železničiarov, aby si z rúk ministra dopravy, pôšťa a telekomunikácií SR Jána Figela prevzali rezortné vyznamenanie. Slávnostnému aktu oceňovania predchádzal brífing v priestoroch košickej železničnej stanice a svätá omša v Dóme sv. Alžbety.



**Na** košickej stanici krátko pred 11. hodinou zastavil vlak, ktorý z Bratislavy priviezol vzácnych hostí. Ján Figel, 1. podpredsedu vlády SR a ministra dopravy, spolu so zástupcami železničných spoločností privítal na prvom nástupišti prednosta košickej stanice Ing. Marián Hric. Nasledoval brífing s novinármi, na ktorom minister predstavil nových generálnych riaditeľov. Po odvolaní Ing. Milana Chúpeka z funkcie generálneho riaditeľa ZSSK menoval do tejto funkcie Mgr. Pavla Kravca, ktorý je zároveň predsedom predstavenstva. Minister predstavil aj nového predsedu predstavenstva a generálneho riaditeľa ZSSK CARGO, ktorým sa stal Ing. Pavol Ďuriník, PhD. Hovoril o železnici a jej troch spoločnostiach, o víziách, liberalizácii dopravy, následnej konkurencii, o výhodách, ale aj o pripravovaných zmenách.

Minister zdôraznil: – **Kde je cesta, tam je život – železnice boli a zostávajú dôleži-**

**tým rozvojovým nástrojom, doslova až civilizáčnym, v našich dejinách.** Ďalej uviedol, že základným predpokladom je celková konsolidačná funkcia a lepšie hospodárenie. Minister hovoril aj o dôležitosti modernizácie, ale aj zvyšovaní bezpečnosti. – **Viaceré projekty, ktoré sú pripravované, výrazne zmenia vizáž a kvalitu služieb železníc,** – povedal a ako príklad uviedol ďalší plánovaný úsek určený na modernizáciu v okolí Žiliny, ale aj nové moderné vlaky. – **Som rád, že to všetko sa deje v čase, kedy sme dokázali, že aj v týchto spoločnostiach sa dá lepšie zásadnejšie, transparentnejšie obstarávať,** – dodal minister dopravy. Vyzdvihol profesiu železničiar, ktorá je veľmi dôležitá, počet zamestnancov je pritom silným segmentom v spoločnosti. – **Urobím všetko preto, aby tento segment získal patričnú úctu a aby dostal to, čo mu patrí,** – dodal minister.

# pocta i uznanie

## najvyššie rezortné vyznamenania

### Vyznamenania za mimoriadny prínos a poctivú prácu

Za mimoriadny prínos, tvorivú invenciu a poctivú prácu, ktorou prispeli k úspešným výsledkom svojej firmy, dostalo najvyššie rezortné vyznamenania 54 zamestnancov všetkých troch spoločností - 29 zamestnancov ŽSR, z toho jedno ocenenie bolo udelené in memoriam, 10 zamestnancov ZSSK a 16 železničiarov zo ZSSK CARGO.

Minister dopravy Ján Figel' poďakoval všetkým železničiarom za ich prácu a zblahoželal k sviatku i k získaným vyznamenaniam. Aj generálni riaditelia troch železničných spoločností sa vo svojich príhovoroch poďakovali za prácu všetkým svojim zamestnancom a zapriali všetko najlepšie do ďalších rokov.

Nasledovalo oceňovanie železničiarov, ktorí si postupne prichádzali na pódium prebrať ocenenia: Poctu ministra dopravy pôšť a telekomunikácií, titul ministra dopravy Zaslúžilý zamestnanec dopravy a Uznanie ministra dopravy, pôšť

a telekomunikácií za zaslúžený čin.

Uznanie ministra dopravy - in memoriam udelil Ján Figel' Stanislavovi Stručkovi za obetavý zásah v pohotovostnej čate Traťového obvodu Topoľčany pri odstraňovaní následkov povodní dňa 15. augusta na železničnom moste v km 4.825 na trati Prievidza - Chrenovec. Na účely uvoľnenia traťového prierezu železničného mosta bolo nutné odstrániť zhluk stromov nanesených príválovou vodou Handlovky. Pán Stručka pílil strom, ktorého časť bola vo vode. Po prepílení polovice sa strom náhle prelomil a zlomená časť ho zachytila a siahla do rozbúrenej, rozbahnenej vyše 5-metrovej rieky. Bol nezvestný až do večera 17. augusta, keď bolo nájdené jeho utopené telo.

O pekný zážitok sa v závere celoslovenských osláv Dňa železničiarov 2010 v Košiciach postarala Slovenská filharmónia na pôde Domu umenia.

(sch)

Foto: Martin BALKOVSKÝ  
a Vladimír SALZER





# Železničiarom patrí



## Zoznam vyznamenaných

**POCTU MINISTRA  
DOPRAVY, PŮST  
A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR  
prevzali:**

**Ing. Jozef ANTOŠ** – námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku, Generálne riaditeľstvo Bratislava

**Ing. Krzysztof AWSIUKIEWICZ** – vedúci Atrakčného obvodu Košice, Oblastné riaditeľstvo Košice

**Jaroslav DANEK** - vedúci Strediska miestnej údržby EE silnoprúdové zariadenia Bratislava, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina





# pocta i uznanie

## zamestnancov ŽSR

**Viktor DECKÝ** – vedúci oddelenia stavieb sekcie železničných tratí a stavieb, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina

**Štefan GIBA** – inžinier železničnej dopravy oddelenia prípravy, Mostný obvod Košice

**Vojtech HELMECZI** – vedúci prevádzky Strediska miestnej údržby EE silnoprúdové zariadenia Čierna nad Tisou, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen

**Ing. Ján JURIGA** – riaditeľ, Oblastné riaditeľstvo Košice

**Ing. Miroslav KOCÁK** – prednosta sekcie železničných tratí a stavieb, Oblastné riaditeľstvo Košice

**František KOŠČ** – inžinier železničnej dopravy Strediska miestnej údržby ŽTS traťový obvod Prešov, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen

**Ing. Ivan KURHAJEC** – vedúci oddelenia predpisov, skúšok, výskumných a vývojových úloh sekcie OZT, Výskumný a vývojový ústav železníc Žilina

**Antónia MOJŽIŠOVÁ** – ekoložička, Oblastné riaditeľstvo Trnava

**Mária SMOLENOVÁ** – technická zamestnankyňa sekcie železničných tratí a stavieb, Oblastné riaditeľstvo Košice

**Arnošt ŠIDÁK** – vedúci posunu ŽST Kúty, Oblastné riaditeľstvo Trnava

**Ladislav TAKÁCS** – revízný technik sekcie EE, Výskumný a vývojový ústav železníc Žilina

**Jaroslav TREFA** – signalista ŽST Košice, Oblastné riaditeľstvo Košice

**TITUL MINISTRA DOPRAVY, PÔST A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR – ZASLUŽILÝ ZAMESTNANEC DOPRAVY prevzali:**

**Anton ANDRÁŠEK** – vedúci prevádzky Strediska miestnej údržby OZT zabezpečovacia technika Zvolen,

Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen

**Jaroslav BOHUNICKÝ** – prevádzkový dispečer oddelenia riadenia dopravy Trnava, Oblastné riaditeľstvo Trnava

**Ing. Jaroslav KNÍŽ** – manažér hlavného produktu odboru dopravy, Generálne riaditeľstvo Bratislava

**Michal KORCHŇAK** – vedúci prevádzky Strediska miestnej údržby OZT zabezpečovacia technika Košice, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen

**Martin RUŽIČKA** – koordinátor Strediska miestnej správy OZT zabezpečovacia technika Slanec, Oblastné riaditeľstvo Košice

**Ing. Ján SEMAN** – riaditeľ, Mostný obvod Košice

**Jozef SÝKORA** – majster trakčného vedenia Strediska miestnej údržby EE elektrická trakcia Liptovský Mikuláš, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina

**Pavel ŠEVČÍK** – výpravca ŽST Nové Mesto nad Váhom, Oblastné riaditeľstvo Trnava

**Bc. Peter ŠIMON** – vedúci vzdelávania a marketingu, Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie Bratislava

**Jozef TIEFENBACHER** – váhar Strediska miestnej údržby MO Bratislava, Mostný obvod Bratislava

**Alžbeta TURANOVÁ** – výpravkyňa ŽST Úľany nad Žitavou, Oblastné riaditeľstvo Košice

**Peter VRTOCH** – montér oceľových konštrukcií Strediska miestnej údržby MO Bratislava, Mostný obvod Bratislava

**Peter ZAJAC** – návěstný majster Strediska miestnej údržby OZT zabezpečovacia technika Trenčianska Teplá, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina

**UZNANIE MINISTRA DOPRAVY, PÔST A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR ZA ZASLUŽNÝ ČIN**

bolo udelené in memoriam **Stanislavovi ŠTRUČKOVI**.





## Poľské „čujniky“ komplikujú v Čadci prácu výpravcom

O rozsiahlych následkoch lejakov sme vám prinášali informácie celé leto. Voda v tom čase síce šarapatila aj v Čadci na žilinskom zhlaví, oveľa väčšie vrasky však spôsobili atmosférické vplyvy búrok. V koľajisku poškodili desiatky snímačov kolies elektronického stavdla a výpravcom tak sťažili prácu.

Spôľahlivosť elektronického stavdla Ebilock od švédskej firmy Bombardier degradujú poľské počítače osí. – Od



Do poruchových „čujnikov“ montujú novú elektroniku pracovníci poľského dodávateľa.

aktivácie zariadenia sú značne poruchové. Nesprávne vyhodnotenie počtu osí v príslušnom úseku musia udržiavajúci zamestnanci „resetovať“ priamo v stanici, čo kladie enormné nároky na ich výjazdy, predovšetkým v mimopracovnej dobe, – opisuje Ing. Ivan Vodila, vedúci oddelenia koordinácie a realizácie Sekcie OZT z RR ÚŽI Žilina. „Čujniky“, ako nazývajú Poliaci vonkajšie prvky počítačov osí, sú málo odolné voči atmosférickým vplyvom počasia. V minulom roku búrky poškodili 27 elektronických dosiek snímačov, ďalších 20 vyradila búrka 17. júla tohto roku priamo v Čadci. Skôr, než bol havarijný stav odstránený, počas búrky 15. augusta opäť „odišla“ elektronika 19 snímačov na trati Čadca – Zwardoň. Takáto situácia výpravcom komplikuje prácu. – Monitory zobrazujú trvalé obsadenie výhybkových a koľajových obvodov, čo sťažuje stavanie vlakových a posunových ciest. Prijali sa dopravné opatrenia v zmysle predpisu Ž 1, voľnosť ciest si vnútorný výpravca overuje u vonkajšieho výpravcu a signalistu. Vlaky jazdia na privolávaciu návěst, pricestujú na trati, ale aj výhybky v stanici sú ovládané núdzovo, – stručne vysvetľuje opatrenia Stanislav Králik, prednosta ŽST Čadca.



Výpravcovia Vladimír Moravec a za ním stojaci Pavol Šurík sa rozhodne nemôžu sťažovať na nedostatok práce pri núdzovom ovládaní elektronického stavdla.

Neustála výmena poškodených snímačov je však z dlhodobého hľadiska neprijateľná, riešením by mohla byť kompletná výmena poruchových typov za nové verzie. Spôsob zabezpečenia bezporuchovej prevádzky „čujnikov“ závisí najmä od kompetentných zamestnancov ŽSR a dodávateľa.

(balky), foto: autor

## Autoblok pri Kráľovej Lehote oblečený do nového šatu

Ak automatický blok na trati vypovie svoju činnosť, výpravcovia už tušia, že ich služba bude náročnejšia. V Kráľovej Lehote a Východnej však boli 16. septembra na takúto situáciu vopred pripravení. V tento deň zamestnanci servisu a opráv z odvetvia OZT menili reléovú skriňu aj s kompletným výstrojom autobloku.

Kovové skrine pri oddielových návěstidlách medzi Východnou a Kráľovou Lehotou, v ktorých sú ukryté prvky decentralizovaného autobloku, sú vystavené vplyvom podtatranského podnebia už od 50. rokov minulého storočia. Reléová skriňa v km 239,5 v blízkosti stanice Kráľova Lehota už riadne nahlodala koróziu, preto ju 16. septembra údržbári žilinského servisu a opráv odvetvia OZT vymenili za novú. Pred samotným osadením sa jej však ešte niekoľko týždňov venovali v dielňach. – V skrini sme natiahli nové elektrické rozvody pre malorozmerové relé, ktoré nahradili pôvodné klasické ruské relé. V tomto roku realizujeme už štvrtú takúto výmenu. Nerobíme to sériovo, práve naopak, každý kus je svojím zapojením jedinečný, podľa po-



Elektrické rozvody pre relé autobloku v dielni pripravujú majster OZT Jozef Bednárík a elektromechanik Milan Záh (za stojanom).

žadovanej technickej dokumentácie, – vysvetľuje Ing. Boris Kozlík, vedúci SMÚ OZT SO Žilina. Nová skriňa, ktorá

je síce viditeľne útlejšia ako tá pôvodná, stojí na svojom mieste už po 2,5 hodine od začiatku 12-hodinovej výluky. Mužov v montérkach však stále čaká to najnáročnejšie. S maximálnou sústredenosťou ešte musia správne pripojiť 11 káblov od návěstidiel, koľajových obvodov či napájania, pretože čo i len jeden zle zapojený vodič sa okamžite prejaví pri záverečnom preskúšaní autobloku. A ten predsa v prevádzke musí pracovať spoľahlivo.

(balky)

Foto: autor, Ing. Boris KOZLÍK



Pôvodná reléová skriňa autobloku práve došla, miesto prenecháva svojej novej „kolegyni“.



# Železničný semafor čítate už 20. rok

Od 20-ročnej mládeže síce možno očakávať prvé závažné životné rozhodnutia, no častokrát sú ešte podfarbené mladickou neskúsenosťou a nerozvážnosťou. Naproti tomu časopis, ktorý s obľubou beriete do rúk už 20. rok, má už svoju vyhranenú špecifikáciu a zabehané rubriky. A presne taký je pre železničiarov aj **Železničný semafor**.

Prvé číslo 1. ročníka **Ž semaforu** prišlo do veľkej železničiarkej rodiny 23. septembra 1991 ako nasledovník tradičného **Železničiar**. Za cenu 2,50 Kčs sme zverejnili informácie pre cestujúcich, železničiarov určite zaujal návrat k návšteve rýchlovlaku

T G V v stanici Bratislava Nové Mesto a prostredníctvom liečivých bylínok sme dokonca zabrdli aj do sexuálnej sféry. Z titulnej strany sa na nás sympaticky usmieva Monika Šurkalová, žiačka Stredného odborného učilišťa železničného v Krnove. Ktovie, či aj ostala verná železničnej profesii? Odvtedy sa **Ž semafor** zmenil na nepoznanie. Postupne, pod vedením Miloša Čikovského, Jána Keresteša, Desany Mertinkovej až po terajšiu šéfredaktorku Danku Schwartzovú, sa týždenník novínového formátu pretransformoval na plnofarebný mesačník pre všetkých zamestnancov **ŽSR**. Za ten čas sme napí-

sali nespočetné množstvo článkov o vašich rôznorodých profesiách, predstavili vaše záľuby v súkromí, cestovateľské zážitky. Ďakujeme za námety od našich spolupracovníkov z prevádzky, ako aj za pochvalné slová, ktoré nás utvrdzujú



v tom, že svoju redakčnú prácu robíme dobre. Ďakujeme však aj za konštruktívnu kritiku, ktorá nás posúva ďalej. Kolegovia – železničiar,

20-ročná existencia nášho časopisu zároveň znamená pre redakciu záväzok, aby s maximálnou snahou pripravovala pre vás taký časopis, ktorý aj naďalej budete s obľubou brať do svojich rúk.

(red)

## Železnú studienku zhltnú plamene

Zastávku Bratislava – Železná studienka zachvátil predpoludním 20. septembra požiar. Horela drevená čakareň, ktorá bola s okolitými objektmi súčasťou kultúrnej pamiatky. Zásah Zboru požiarnej ochrany železníc si vyžiadal úplné prerušenie dopravy medzi bratislavskou Hlavnou stanicou a Lamačom. Napriek pohotovému zásahu hasičov sa prístrešok nepodarilo zachrániť, obhorené trámy sa museli zvaliť a rozobrať. Podľa prvotných záverov vyšetrovateľa príčin požiaru šlo s veľkou pravdepodobnosťou o úmyselne založený požiar, pretože v blízkosti zastávky sa často zdržiavali asociáli.

(balcky), foto: Jozef ONDROVIČ



## Počas opravy cesty autobusy nahradili vlakmi

V predchádzajúcich číslach sme spomínali aj obmedzenie železničnej dopravy pri Richnave následkom opakovaného zosuvu po výdatných dažďoch. Uvoľnená zemina však narušila aj cestu 2. triedy spájajúcu Richnavu s Kropachmi. Na opravu komunikácie bola nevyhnutná uzávierka cesty, no 46-kilometrová obchádzka znemožňovala obsluhu okolitých obcí autobusovou dopravou. Napriek tomu miestni občania nezostali od 25. augusta odrezaní od sveta, pretože Železničná spoločnosť Slovensko zaviedla medzi Margecanmi a Kropachmi 2 páry mimoriadnych vlakov. Ich cestovné poriadky sú prispôbené požiadavkám cestujúcich a premávajú až do ukončenia cestnej uzávierky, do 6. októbra. V novodobej histórii železníc je to azda prvý prípad, keď sa autobusy nahradili vlakovými spojeniami.



## Vandalské tornádo sa prehnalo Moldavou nad Bodvou

Takúto spúšť nezanechalo vo vestibule železničnej stanice v Moldave nad Bodvou žiadne veterné tornádo, ale približne 60-členná skupina podnapitých vandalov, ktorá sa nadránom 21. augusta vracala z rómskej diskotéky. Nevedno, či im nevyhovoval repertoár skladieb, ponuka baru alebo „záverečná“, na stanici však porozbýjali 15 sklenených výplní, vchodové dvere a drevené lavičky. Ich „hrdinský“ počín už vyšetrojú štátni aj železniční policajti.

Foto: Dezider TAKÁCS







# Železničné priecestia v centre pozornosti

Železničné priecestia sú v poslednom období centrom pozornosti zo strany verejnosti a médií z dôvodu často sa vyskytujúcich dopravných nehôd. Napriek obrovskej snahe zainteresovaných odborníkov nie sú v určitých oblastiach dotknutej legislatívy jednoznačne určené povinnosti pri zriaďovaní, správe a údržbe priecestí a koordinácia činností s ostatnými zainteresovanými zložkami štátnej správy a miestnej samosprávy. Z tohto dôvodu dochádza často k rôznorodosti výkladu, či už zákonných, alebo predpisových ustanovení ŽSR.

**B**epečnosť na priecestiach ohrozuje najmä nedisciplinovanosť vodičov, cyklistov a chodcov, ale aj počínanie niektorých vlastníkov pozemkov v blízkosti dráhy, najmä v určenom priestore v prípade nezabezpečených priecestí (rozhľadové pomery). Také bolo konštatovanie trojdňovej medzinárodnej konferencie krajín V4 na stále aktuálnu tému problematiky železničných priecestí.

Odborníci na túto problematiku sa zišli v prvý septembrový týždeň v tatranskom hoteli Permon v Podbanskom. Zástupcovia poľských, maďarských, českých a slovenských železníc sa vzájomne oboznámili s platnými zákonmi, normami a predpismi z oblasti bezpečnosti železničných priecestí, poukázali na nové zmeny v legislatíve, ktoré sa napriek precíznemu pripomienkovaniu do nových zákonov nepremietli a opätovne spôsobujú problémy. Zo strany zástupcov českých železníc bola odprezentovaná aktuálna téma identifikácie železničných priecestí s prepojením na záchranný systém, ktorý zvyšuje možnosť operatívnejšieho zásahu do riade-

nia železničnej dopravy a taktiež umožňuje rýchlejší zásah záchranárskych zložiek pri záchrane ľudských životov po nehodách na priecestiach. V oblasti problematiky pozitívnej signalizácie na železničnom priecestí (biele svetlo) bolo konštatované, že sa používa iba v niektorých krajinách EÚ a je na zváženie, či sa bude používať naďalej alebo sa pristúpi k jeho zrušeniu. Odborníci viedli závažné diskusie o posudzovaní priecestí, o otázke spôsobu zmeny výpočtu rozhľadových pomerov na nezabezpečenom priecestí. V Českej republike sa z dôvodu nesprávne chápanej problematiky „nezabezpečených priecestí“ snažia vyhýbať terminologickému označovaniu nezabezpečené priecestie. Taktiež bol predložený návrh koordinácie postupu pri rozhodovaní o potrebe dopravného momentu pri určovaní rozhľadových pomerov ako jedného z rozhodujúcich kritérií. Nemohli obísť ani najdôležitejšiu otázku dodržiavania bezpečnosti na železničných priecestiach zo strany vodičov, cyklistov či chodcov. Ukázalo sa, že väčšina sa sťažuje na nedostatočné rozhľadové pomery, na problém kvality

vozovky pri prejazde cez priecestie, avšak práve títo účastníci cestnej premávky najviac nedodržia zásady bezpečného prejazdu cez železničné priecestie. Je skôr pravidlom ako výnimkou, že prechádzajú nedovolenou rýchlosťou, resp. už pri zapnutej výstrahe, a to dokonca bez toho, aby sa dôkladne presvedčili, či neprichádza vlak. Potvrdili to aj reálne skúsenosti z júňového Európskeho dňa bezpečnosti na železničných priecestiach. Osobitnou témou trojdňového fóra bola tiež spolupráca so samosprávami, ktoré v prípade budovania nových centier, sídlisk či rekreačných stredísk ignorujú povinnosť riešiť prístupové komunikácie do týchto lokalít a v rámci stavebných konaní adekvátne zabezpečiť existujúce železničné priecestia, t.j. pristúpiť k správne konaniu o zmene zabezpečenia priecestia alebo o jeho zrušení a nahradení mimoúrovňovým krížením, čím zanedbávajú svoju zákonnú povinnosť. Náročné rokovania mali pre všetky strany obrovský prínos, a preto sa odborníci na túto tému budú stretávať aj v budúcnosti.

(map)



Odborníci na problematiku železničných priecestí sa zišli v prvý septembrový týždeň v tatranskom hoteli Permon v Podbanskom. Zástupcovia poľských, maďarských, českých a slovenských železníc sa vzájomne oboznámili s platnými zákonmi, normami a predpismi z oblasti bezpečnosti železničných priecestí.



# Vymieňané návěstidlá sa vznášali vo vzduchu

Svetelné návěstidlá ako nemí „tlmočníci“ rozkazov výpravcov priťahujú pozornosť vodičov koľajových vozidiel farebnou hrou svetiel, ktorú nesmú prehliadnúť ani v ostrom protisvetle. Za ich viditeľnosť a predpisové zobrazovanie návestných znakov zodpovedajú údržbári zabezpečovacej techniky. Ak už návěstidlá nespĺňajú požadované parametre, dôjde k ich výmene tak, ako sa to udialo v Krásnej nad Hornádom.



Návěstidlá na miesto výmeny zvezie vozík MDS-ky.



Návestní majstri Juraj Král (vľavo) a Radoslav Rendoš z SMÚ OZT ZT Košice – Juh musia precízne označiť vodiče, aby pri opätovnom zapojení nedošlo k ich zámene.



Nové návěstidlá sú už pripravené, ich výmena sa môže začať.



Zľava Ján Kandra, Ján Urin, Jozef Šima a Patrik Rybár, zamestnanci SMÚ OZT SO Spišská Nová Ves, sa snažia uvoľniť upevňovacie matice návěstidla.

**U**žrána je rušno na vylúčenej koľaji, najbližšej k dopravnej kancelárii. Hneď, ako je vypnuté napätie v troleji, si obsluha pristaveného vozíka z košickej „MDS-ky“ nakladá dvojicu prichystaných návěstidiel, aby ich previezla na košické zhlavie. Tam sa už partie železničiarov sústreďujú okolo dvoch starých odchodových návěstidiel sovietskeho vzoru, pamätajúcich si ešte koniec 60. rokov. Pokiaľ miestni „zabezpečováci“ odpájajú vodiče prírodného kábla od svorkovnice, ďalšia skupina chlapov zo servisu a opráv sa trápi s uvoľnením upevňovacích matíc. Netrvá to dlho a obe návěstidlá sa postupne, zavesené na zdvíhacom ramene vozíka, chvíľu vznášajú vo vzduchu, aby si zakrátko ľahli do trávy. Na ich mieste čochvíľa stoja návěstidlá typu AŽD 70. Aj keď vyzerajú ako nové, majú už za sebou niekoľko rokov služby. – **Boli už v prevádzke, niektoré stáli v Kysaku ešte pred vybudovaním elektronického stavadla, iné zasa v staniach pred modernizáciou koridorovej trate. Vyžadovali si repasáciu, preto sme ich kompletne rozobrali, zbvili hrdze a obnovili náter, vyčistili svetelnú opti-**



Staré návěstidlo sovietskeho vzoru doslúžilo, o chvíľu sa ocitne v tráve. Na jeho mieste čoskoro bude stáť nové.

**ku a nanovo natiahli elektrické rozvody. Pokrivené štíty sme nahradili novými, – prezradil pôvod zánovných návěstidiel Ing. Michal Majoch, vedúci SMÚ OZT SO Spišská Nová Ves. Ich oživenie už bola záležitosť návestných majstrov z SMÚ OZT ZT Košice – Juh, ktorú opísal vedúci prevádzky Jozef Zima: – Precízne označené prírodné vodiče sme pripojili naspäť k svorkovniciam návěstidiel, zapojili poistky v reléovke, odmerali napätia, vykonali kontrolu prepálenia svetiel, odskúšali a nastavili viditeľnosť svetiel. Až tak mohli byť spustené do prevádzky. –** Od 19. augusta v priebehu štyroch dní vymenili za plnej železničnej prevádzky na oboch zhlaviach stanice až 8 návěstidiel sovietskeho typu. Podľa Ing. Michala Majocha to však tohto roku nebola jediná výmena. Ruské návěstidlá už menili vo Vysokých Tatrách – Pod Lesom, v Tatranskej Polianke a Vyšných Hágoch, ale tiež vo Veľkej Ide, Haniske pri Košiciach a Kapušanoch pri Prešove. Ani v jednej stanici však nie až v takom rozsahu a množstve ako práve v Krásnej nad Hornádom.

(balky), foto: autor



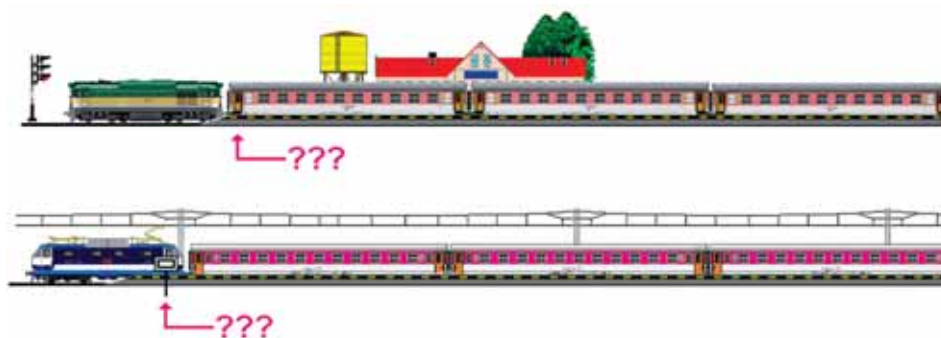
# ÚIVP radí ➤ NU C4 – Prejdenie návěsti „Stoj“

**Komentár k článkom 123, 912 a 913 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky a čl. 46 a 65 predpisu ŽSR Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti**

V predpise ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky sa v článku 912 uvádza, že vlak zastaví v stanici pred miestom ukončenia vlakovej cesty, prípadne na vopred určenom alebo označenom mieste. V článku 913 tohto predpisu je uvedené, že vlak zastavujúci pre výstup a nástup cestujúcich musí zastaviť tak, aby všetky vozne určené na ich prepravu zastavili pri nástupišti.

V článku 65 predpisu ŽSR Z17 (D17) Nehody a mimoriadne udalosti je popísaná nehoda „Prejdenie návěsti STOJ“ ako prejdenie akejkoľvek časti vlaku za miesto dovoleného pohybu. V treťom odseku je uvedená situácia vyšpecifikovaná v tom, že za nehodu „Prejdenie návěsti STOJ“ sa považuje nezastavenie vlaku na mieste určenom predpisom, na mieste určenom verbálnym alebo písomným spôsobom.

V súvislosti s uvedenou problematikou predpis ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky v článku 360 uvádza, že návěšť 123 „Koniec nástupišťa“ označuje na zastávke miesto, pred ktorým



musí zastaviť prvý vozeň vlaku s cestujúcimi alebo batožinami, ktorý má na zastávke predpísaný pobyt. V článku 913 predpisu ŽSR Ž 1 je zase uvedené, že vlak zastavujúci pre výstup a nástup cestujúcich musí so všetkými vozňami určenými na ich prepravu zastaviť pri nástupišti.

**Otázka: Sú situácie nakreslené na obrázku považované za nehodu C4 „Prejdenie návěsti STOJ“ alebo nie?**

Po konzultáciách s garantom predpisu Z17 (D17) Nehody a mimoriadne udalosti môžeme konštatovať, že

popísané dopravné situácie nenapĺňajú podmienky nehody kategórie C4, a to z dôvodu, že uvedená návěšť (určené miesto) legálne dovoľuje prejsť HDV za ňu. Za uvedenú návěšť (určené miesto) nesmie podľa Ž1 prejsť prvý vozeň obsadený cestujúcimi (presne zadaná časť vlaku, ktorá už za návěšť nesmie), preto uvedené zastavenia sú v súlade s predpisom Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

## BRUSEL hlási ➤ Železničné spoločnosti ponúknu cestujúcim kvalitnejšie služby

**Európska komisia prijala v uplynulých dňoch návrh na poskytovanie lepších služieb osobnej a nákladnej železničnej dopravy prostredníctvom zvýšenia hospodárskej súťaže na trhu železničnej dopravy, posilnenia právomocí vnútroštátnych regulačných orgánov a skvalitnením rámca pre investície do železničnej dopravy. Návrh smernice, ktorou sa zriaďuje jednotný priestor železničnej dopravy, predstavuje zjednodušenie legislatívy a konsolidáciu, keďže ide o spojenie troch platných smerníc a ich následných zmien a doplnení do jedného súdržného textu. Cieľom návrhu je takisto riešiť základné problémové oblasti, ktoré zabraňujú efektívnemu fungovaniu trhu železničnej dopravy.**

**P**odpredseda EK Siim Kallas, zodpovedný za oblasť dopravy, vyhlásil: – **Európa zaujíma popredné miesto, pokiaľ ide o železničnú technológiu. Máme jedny z najmodernejších železničných sietí na svete. Má to však jeden veľký háčik: Európa potrebuje a zaslúži si lepšie služby v železničnej doprave. Musíme používateľom osobnej a nákladnej dopravy poskytovať vyššiu kvalitu, lepšiu spoľahlivosť, širší výber a viac inovácií. To je cieľom uvedeného balíka. Mojm cieľom je takisto intenzívnejšia hospodárska súťaž v službách osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Prinesie to výhody cestujúcim, používateľom nákladnej dopravy, výrobcami kvalitného železničného vybavenia a takisto životnému prostrediu.**

Medzi tri základné problémové oblasti, ktoré táto smernica rieši, patria v prvom rade otázky hospodárskej súťaže, kde cieľom návrhu smernice je zvýšenie hospodárskej súťaže na trhu železničnej dopravy prostredníctvom transparentnejších podmienok a jednoduchšieho prístupu na trh, napríklad tým, že sa bude vyžadovať lepší prístup k službám súvisiacim so železničnou dopravou, ako sú zariadenia na údržbu, železničné stanice, informačné miesta a miesta nákupu cestovných lístkov.

V druhom bode pôjde o posilnenie regulačného dohľadu.

Uvedeným návrhom sa posilnia právomoci vnútroštátnych železničných regulačných orgánov vrátane návrhov opatrení. Po tretie pôjde o posilnenie rámca pre verejnú a súkromnú

investície. Cieľom nových pravidiel o financovaní infraštruktúry a spolplatňovaní je vybudovať harmonizovanú finančnú štruktúru na podporu investícií.

### Čo bude nasledovať?

Spolu s týmto návrhom EK prijala oznámenie, v ktorom predstavuje stratégiu na dokončenie jednotného európskeho priestoru železničnej dopravy, pričom načrtla ďalšie iniciatívy, ktoré by mohla realizovať v nasledujúcich piatich rokoch. Toto oznámenie bude základom konzultácie. Zverejní sa aj podrobná štúdia o otvorení trhu pre vnútroštátnu osobnú dopravu.

[Z tlačovej správy EK, Brusel 17. september]



# Odovzdávanie socialistických titulov, ale aj zahraničné delegácie na oslavách Dňa železničiarov

Deň železničiarov, pripadajúci na 27. september, si v minulosti zástupcovia modrej armády pripomínali v iných dňoch. Oficiálne oslavy v rámci bývalého Československa sa niesli v celoštátnom duchu, častokrát za účasti zahraničných železničiarov. Udeľovali sa významnenia a tituly, ktoré súčasnej generácii znejú archaicky, ba priam úsmevne, uzatvárali sa socialistické záväzky, na pódioch vystupovali známi umelci či folklórne súbory. Významný deň bol spájaný aj s výzvami na pomoc železničiarov v repnej alebo zemiakovkej kampani. Pracovné kolektívy sa schádzali aj mimo veľkých sál pri gulášpartiách či športových disciplínach. Takéto akcie sa zachovali dodnes.

Zverejnené opisy z pamätných kníh sú autentické, bez akýchkoľvek úprav a zmien.

## Správa Bratislavskej dráhy, 1955

Tohtoročné oslavy „Dňa československých železničiarov“ začali sa dňa 21.8.1955 o 8.00 hod. ráno na štadióne „Dynamo-Spoj“ v Petržalke, kde od 9.00 hod ráno prebiehali rôzne športové a kultúrne podujatia. Slávnostné otvorenie osláv o 14.00 hod previedli vedúci funkcionári ROH Sväzu zamestnancov železníc Oblastného výboru a SD v Bratislave. Po skončení slávnostného prejavu, významnení najlepších pracovníkov žel. začala sa časť odpoľudňajúceho programu. Program sa začal bohatým vystúpením tanečných, speváckych, hudobných a recitačných súborov. V priebehu dňa bola usporiadaná výstava zlepšovacích návrhov u železnice. Výstava zo života a práce sovietskych ľudí. Premietali sa rôzne rozprávkové filmy pre deti a krátke poučné filmy. Výstava a predaj sovietskej a našej literatúry.

## Správa Východnej dráhy 1956

V sobotu dňa 18. augusta 1956 o 6.38 hod. ráno pricestovala z Prahy do Bratislavy 5 čenná delegácia francúzskych železničiarov, ktorá sa zúčastnila tohtoročných osláv „Dňa československých železničiarov“. Po raňajkách odobrali sa hostia k Dunaju, kde si za prítomnosti sprievodcu z Tutistu prezreli Dunaj, Dunajské nábrežie a Bratislavský hrad. V nedeľu dňa 19. augusta 1956 zúčastnili sa hostia položeniu vencov na hroby padlých hrdinov sovietskej armády na Slavíne. O 10.15 hod. zúčastnili sa sprievodu železničiarov zo Žabotovej ulice mestom do Parku kultúry a v odpoľudňajúcej hodínach sa pohybovali na slávnosti „Dňa železničiarov“.

V pondelok dňa 20. augusta 1956 dopoludnia navštívili v sprievode predsedu OV-SZŽ s. Antona Baláža a politického pracovníka s. Žáka lokomotívne depo Bratislava hl. nádr., kde si prezreli lok. depo a pobesedovali si s najlepšimi pracovníkmi. V útorok dňa 21. augusta 1956 vykonali návštevu v Pionierskom tábore na Jankovom Vršku, odkiaľ odišli do Vysokých Tatier, kde si prezreli krásy Slovenska. V stredu dňa 22. augusta 1956 rozlúčili sa naši

vzácní hostia s krásami Slovenska a nočným rýchlikom odcestovali do Prahy.

## Bratislava Hlavná stanica, 1957

Konali sa v Bratislave oslavy Dňa čsl. železničiarov obvodu SD (Správa dráhy) Bratislava. Pri tejto príležitosti bola SD Bra-

stanice vyznamenaní náčelníkom SD a náčelníkom OD poctivými dekrétmi a peňažitými odmenami.

## Praha, 1958

Konali sa v Prahe v Obecnom dome v Smetanovej sieni ústredné oslavy Dňa čsl. železničiarov. Osláv sa tiež zúčastnila delegácia ÚV KSČ a prítomné boli aj delegácie železničiarov z Nemeckej demokratickej republiky a Sovietskeho zväzu. Na tejto slávnosti prevzali zástupcovia staníc významnenie „Za vynikajúcu prácu“. Slávnostný akt odovzdávania štátnych významnení prevádzal minister dopravy s. Vlasák a predseda odborovej organizácie Sväzu zamestnancov železníc.

## Veľké Leváre, 1959

Deň železničiarov vyznel radosťným nástupom v Bratislave. Ako socialistický záväzok bol daný odpracovať v žatevných a mlatebných prácach JRD 300 brigádnych hodín, čo bolo i splnené.

## Správa východnej dráhy, 1959

Tohtoročné oslavy Dňa železničiarov majú už v nás svoju tradíciu. Už po piaty raz patrí tretia nedeľa v auguste tým, ktorí po celý rok dôsledne zabezpečujú úlohy národného hospodárstva, tým ktorí účinne pomáhajú pri budovaní našej vlasti. Tohtoročné oslavy Dňa železničiarov budú prebiehať pod heslom: Vyššou efektívnosťou za ďalší rozvoj železničnej dopravy. Že sa týmto heslom riadia aj na výkonných jednotkách vidieť na pracovných výsledkoch dráhy a na veľkom pracovnom nadšení všetkých zamestnancov. Zamestnanci Bratislavskej dráhy uzavreli k svojmu sviatku celkom 168.946 socialistických záväzkov. Svedčí o tom aj skutočnosť, že v dráhe sítiaží dnes už 408 kolektívov o titul „Brigáda socialistickej práce“. Tohtoročné oslavy dňa železničiarov budú preto veľkou prehladkou síl železničiarov, síl, na ktorých spočíva úspešná výstavba radosnejšieho a šťastnejšieho života v našej vlasti.

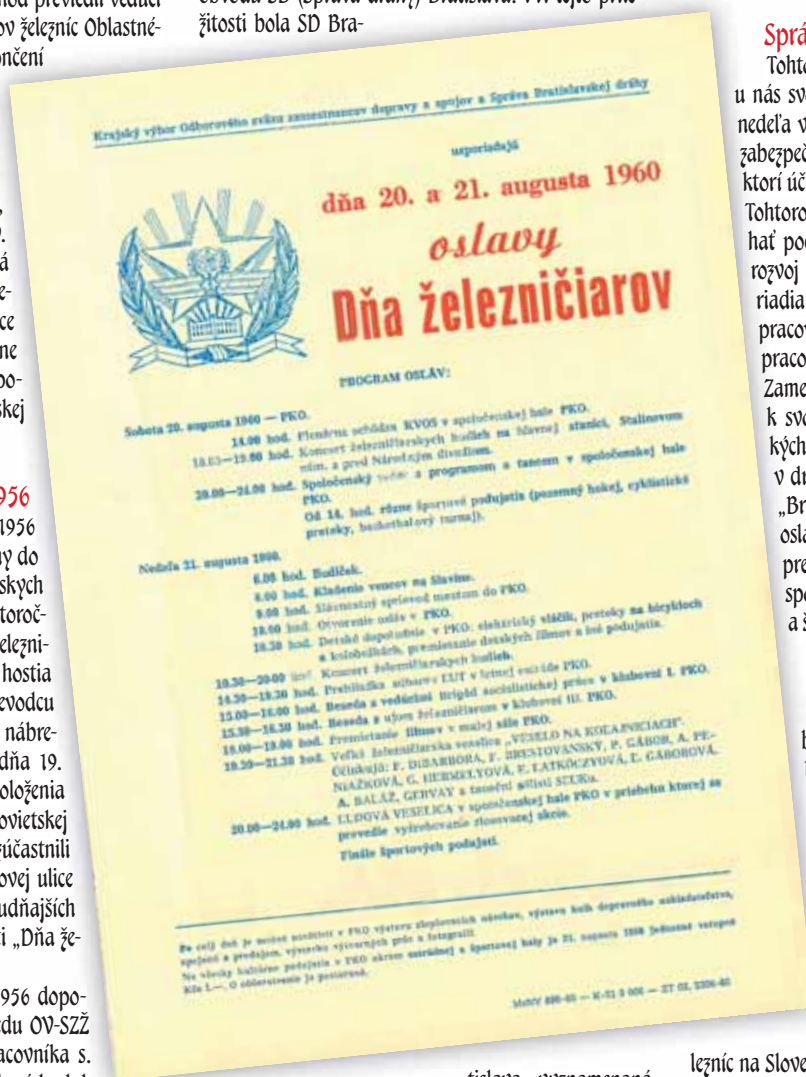
## Bratislava, 1972

Pri príležitosti „Dňa železničiarov“ bolo trom kolektívom zo ŽST Bratislava Hlavná stanica udelený titul „Brigáda socialistickej práce“. Sú to tieto kolektívy: Kolektív pracovníkov z nákladného obvodu vedený s. Vlkom; Kolektív posunovačov vedený s. Pálkom a Kolektív cestovnej služby vedený s. Benkovským.

## Bratislava, 1998

V dňoch 21. - 23.8.1998 prebiehali v uzle Bratislava oslavy 150 výročia železníc na Slovensku. Centrom osláv bola nová železničná stanica Bratislava Petržalka. Pri príležitosti osláv boli odhalené v starej časti vestibulu ŽST Bratislava Hlavná stanica pamätné tabule od autora profesora Juraja Meliška, akademického sochára.

(DV a JP)



slavica významnená Červenou zástavou vlády a ÚRO. Slávnostné odovzdanie zástavy bolo prevedené v zasadačej sieni vysokoškolského internátu Mladá garda. Oslavy sa konali v PKO, na ktorých sa zúčastnili tiež hostia zo SSSR a Anglicka. Z príležitosti Dňa čsl. železničiarov boli viacerí zamestnanci



# Parný rušeň, ktorý ani po vyradení

V roku 1990 získalo Múzejno-dokumentačné centrum VVÚŽ od Východoslovenských energetických závodov, štátneho podniku, Krompachy parný rušeň 310.507. Tento stroj, ktorý posledné roky svojho služobného života strávil posunovaním nákladných vozňov na vlečke tohto závodu, bol v roku 1899 vyrobený pre miestnu železnicu v údolí Oravy ako jeden z trinástich strojov tohto radu, objednaných Košicko-bohumínskou železnicou, aby slúžil na ňou prevádzkovaných miestnych železničiach.

## Vznik parného rušňa 310.507

Konštrukcia rušňa vznikla v strojárňach uhorských štátnych železníc v roku 1885. Išlo o mimoriadne jednoduchú tendrovku s tromi spriahnutými nápravami bez stavacích klínov osových ložísk, vtedy obvyklým vonkajším rámom, hallskými kľukami a s parným strojom bez predného vedenia, poháňajúcim druhú nápravu. Rozvod Stephenson bol umiestnený medzi spojnicami a rámom rušňa. S výnimkou najstarších strojov boli tieto rušne charakteristické dopredu predĺženými dýmnicami v kombinácii s rovným komínom typu Prüsmann – cieľom tohto riešenia bolo znížiť tlakové rázy od výfukov parného stroja a obmedziť tak úlet iskier, ohrozujúcich úrodu v poľnohospodárskych oblastiach. Veľké „previslé“ hmoty stroja i skriňového kotla obmedzili síce najvyššiu dovolenú rýchlosť rušňa na 45 km/h (pri strojom chode dokonca



Takto vyzerali rušne neskoršieho radu 310.5 ČSD po vyrobení (prevzaté z knihy Kol.: A 125 éves MÁV. Budapest 1993).



Píše sa rok 1992  
Odvoz rušňa 310.507 z Krompách  
Foto J. Kubáček

iba 30 km/h), pre vtedajšiu prevádzku na miestnych železničiach to ale postačovalo. V rokoch 1885 – 1927 vyrobili lokomotívky v Budapešti, Arade, Viedenskom Novom Meste a lokomotívka StEG vo Viedni celkom 534 týchto rušňov. Boli to stroje s osovým zaťažením

September 2009  
Reštaurátorské práce sa začínajú.  
Foto J. Kubáček

O mesiac neskôr  
Foto J. Kubáček





# z prevádzky neskončil svoju kariéru

9,9t, schopné prechádzať oblúkmi s polomeri okolo 90m. Teda stroje „šité na mieru“ uhorským lokálkam charakteristickým práve nízkymi dovolenými osovými zaťažzeniami i ostrými polomeri oblúkov a skutočne na týchto tratiach prakticky úplne ovládli dopravu na niekoľko desaťročí - až do masívnejšieho nástupu výkonnejších parných rušňov radov 320.2 a 331.0, prípadne 423.0 ČSD. Počas tridsiatich rokov 20. storočia začali ustupovať na podradnejšie výkony, najmä na výhrevenský posun. Keďže to však stále boli spoľahlivé stroje, k ich rozsiahlejšiemu vyradovaniu došlo až po druhej svetovej vojne.

## I keď ho vyradili, kariéru neskončil...

V tomto období bol Československými štátnymi dráhami vyradený i náš rušeň 310.507. Stalo sa tak dňa 1. 7. 1950 výnosom 401/62-50-561, ale v žiadnom prípade to neznamenal koniec jeho kariéry. Obratom bol odovzdaný podniku Elektro Krompachy, kde veselo jazdil naďalej a kde roku 1956 dokonca dostal relatívne nový kotol, vyrobený v roku 1924 dielňami št. dráh vo Zvolene pre rušeň 310.408. Podľa zápisov v zachovanej kotlovej knihe slúžil na tejto vlečke rušeň až do roku 1974. Ani potom však nedošlo šťastnou zhodou okolností k jeho fyzickej likvidácii, a tak ho mohli v roku 1989 na zaburinenom konci vlečky objaviť pamiatkari z bratislavského Ústavu pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody a otvoriť tak cestu k jeho múzejnému zachovaniu. Využitie sa však preň našlo až o takmer dve desaťročia neskôr, keď na bratislavskom „Rendezí“ začal dosluhovať rušňový pomníček, tvorený prakticky zhodným rušňom 310.442. Ten bol na svoje miesto nainštalovaný v roku 1989 a jeho stav bol po dvadsiatich rokoch vystavenia už veľmi neutešený.

## A tak sme ho zreštaurovali...

V období od septembra 2009 do augusta 2010 sa preto stroj 310.507 podrobil na dielenskom pracovisku MDC veľmi detailným reštaurátorským prácam. Tie spočívali v jeho úplnom rozložení, výmene skorodovaných plechových obalov, vyčistení a nafarbení každej súčiastky a záverečnej montáži a nalakovaní celého rušňa. Dňa 2. septembra 2010 bol pomocou koľajového žeriava EDK 750 Mostného obvodu Bratislava zreštaurovaný rušeň nainštalovaný na svoje nové pôsobisko. Jeho úlohou tu bude - samozrejme okrem dôstojnej reprezentácie železničarskej tradície tejto bratislavskej štvrte - pôsobiť ako originálny pútač expozície železničnej histórie, zriaďovanej v neďalekom areáli bývalého rušňového depa Bratislava východ.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.

Zaväzovanie zreštaurovaného stroja v apríli 2010  
Foto J. Kubáček



Inštalácia rušňa s hmotnosťou 22t na pomník  
Foto M. Tunega



Zreštaurovaný rušeň 310.507 na svojom novom pôsobisku  
Foto M. Tunega





# Hodnotili, ale aj súťažili

Ak 1. január 2010 znamenal fyzické zlúčenie VVÚŽ a TÚI, potom bol 9. september 2010 významný duševným splynutím všetkých 185 zamestnancov na spoločnej oslave Dňa železničiarov a športovom dni riaditeľa VVÚŽ v Radave.

V pracovnej časti osláv Dňa železničiarov boli vyhodnotené akreditované aj múzejno-dokumentačné úlohy v rozvoje a prevádzkovej oblasti. Ing. Vladimír Herda, CSc., riaditeľ VVÚŽ, uviedol inovačné kroky vo fungovaní VVÚŽ, prehodnotil činnosti zamestnancov so smerovaním najmä k cieľenej diagnostike prvkov dopravnej infraštruktúry, aby sa efektívne zúročili prednosti, odborný potenciál, technické vybavenie, skúsenosti a udelené akreditácie. Zameril sa na plné zabezpečovanie revíznej činnosti v ŽSR vlastnými kapacitami, presun diagnostiky transformátorových olejov na VVÚŽ,

zabezpečovanie kontroly a servisu elektromerov v ŽSR vo výkone revíznej činnosti kotolní v správe ŽSR. Spomenul aj zabezpečovanie kontroly hasiacich prístrojov vlastnými technikmi tlakových nádob a výkon revíznych a periodických prehliadok 410 pracovných vozňov ŽSR. V spolupráci s ÚRŽD rozvinie inšpekčnú činnosť mobilných dráhových prostriedkov, úlohou je aj zabezpečenie meracieho a diagnostického koľajového vozidla potrebného na výskum a diagnostiku infraštruktúry ŽSR.



Najlepší volejbalisti VVÚŽ

Okrem zhodnotenia pracovných činností ostal priestor aj na súboje vo futbale, volejbale, tenise, bowlingu či v stolnom tenise. Počas športového dňa riaditeľa VVÚŽ sa z tiel súťažiacich vyplavilo všetko zlé a pribudli endorfíny, aby sa po záverečnom odmeňovaní víťazov mohla začať bezstarostná a spontánna zábava na spoločenskom večere.

(vvuz)

## V Stožku bojovali o postup do Margecian

Začiatkom septembra sa niekoľko desiatok železničiarov stretlo v Stožku blízko Zvolena na športových hrách. Z regiónu atraktívnych obvodov Banskej Bystrice a Zvolena si tak železničiarov - športovci zmerali sily v minifutbale, volejbale a stolnom tenise. V minifutbale zvíťazili hráči zo ŽST Vígľaš, Lovinobaňa a Lučenec. Vo volejbale získali prvenstvo zástupcovia zo ŽST Lovinobaňa, Lučenec a Fiľakovo a stolný tenis vyhral Ignáč Frajka z AO Zvolen. Víťazi postúpili do Margecian na VII. ročník športových hier zamestnancov OR Košice.

Ivana Kapráliková



## Fiľakovo na POLÓNII druhé

Železničiarov z viacerých kútov Slovenska reprezentovali ŽSR na 33. ročníku medzinárodného futbalového turnaja POLÓNIA. Zúčastnili sa ho družstvá pohraničných prechodových staníc, cez ktoré v roku 1979 viedla trasa medzinárodného rýchlika POLONIA, podľa ktorého turnaj pomenovali. V Petroviciach u Karvinej súťažili medzi sebou železničné stanice Zebrydowice, Petrovice u Karvinej a Somoskútjfal. Slováci hrali za stanicu Fiľakovo, najväčšie zastúpenie na súpiske malo OR Košice. S domácim družstvom bojovali o špic tabuľky, o poradí nakoniec rozhodol vzájomný zápas. Fiľakovčania ho prehrali 0:3 a po štyroch víťazstvách v predchádzajúcich ročníkoch sa museli uspokojiť „iba“ s 2. miestom. Najlepším hráčom v našom družstve sa stal obranca Roland Kázmer, výhybkár zo Slovenského Nového Mesta. Slová uznania a vďaky však patria všetkým hráčom a členom výpravy, ktorí vo svojom voľnom čase vzorne reprezentovali ŽSR.

(VG)



## DARUJ KRV, zachrániš život!

Odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR organizuje dňa 27. októbra od 8.00 hod. darovanie krvi priamo na pracovisku.

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

Zamestnanci GR ŽSR, ktorí sa zúčastnia darovania krvi, môžu po odbere opustiť pracovisko služobným odchodom bez zdokladovania prekážky v práci. Turnusoví zamestnanci sa môžu zúčastniť odboru len vo svojom pracovnom voľne. Pre darcov bude pripravené občerstvenie pred i po odbere, hradené z centrálného sociálneho fondu ŽSR, a MOJ venuje každému darcovi jeden stravný lístok. Vzhľadom na to, že MOJ bude na účely odboru poskytnutá len za podmienky účasti minimálne 30 darcov, žiadame dobrovoľných darcov, aby sa obratom záväzne prihlásili (meno darcu a pracovisko) na odbor 510 GR ŽSR elektronickou poštou na e-mailovú adresu Bilacicova.Lubica@zsr.sk alebo telefonicky na číslo 920-7081.



## Trať Podbrezová – Hronec oslávila svoju storočnicu

Klub 179 Združenie železničnej trate Margecany - Banská Bystrica zorganizovala výročnú jazdu na počesť trate medzi Podbrezovou a Hroncom. Približne dvojkilometrová trať oslávila totiž v posledných augustových dňoch storočnicu. Vznikla presne 1. septembra 1910. Dovtedy tam fungovala len úzkokoľajová trať lesná (760 mm) a závodná (750 mm). Normálny rozchod teda chýbal.

Niekoľko nadšencov a členov klubu si pri tejto príležitosti spomenulo na talianskych robotníkov. Tí pri stavbe trate Podbrezová – Pohronská Polhora dali do neďalekej kaplnky, ktorú postavili v Chvatimechu, pamätnú tabuľu napísanú v latinčine. Vedľa tej pôvodnej pribudla napísaná v slovenčine.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ



## Banskoštiavnická stanica opäť kultúrnym stánkom

Ako minulý rok, tak aj tento sa na stanici v Banskej Štiavnici uskutočnilo výnimočné umelecké podujatie. Umeľci, ktorí pracujú s linoleom, vytvárali svoje diela priamo v staničnej budove zo 40-tych rokov. Mladí umelci boli zo Slovenska, Poľska, Maďarska a počas desiatich dní pracovali na svojich dielach, ktoré si záujemcovia mohli aj v rámci otvorenej dielne pozrieť. Po čítaní a raňajkách na peróne to bola opäť výnimočná akcia na stanici v meste permoníkov.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ  
Foto: OZ Štokovec



## Testovacia jazda ICE vlaku cez lamanšský tunel

Om, že prvý vysokorýchlostný vlak nemeckých železníc Deutsche Bahn (DB) príde do Londýna 19. októbra 2010, informoval generálny riaditeľ DB Rüdiger Grube. Nemecké železnice dlhodobo prezentujú záujem prevádzkovať dopravné spojenie medzi Nemeckom a londýnskou stanicou St. Pancras. Musia byť však splnené prísne bezpečnostné štandardy pre osobnú dopravu v tuneli medzi Francúzskom a Veľkou Britániou. V súčasnosti musí byť dĺžka vlaku minimálne 375m, s možnosťou rozdeliť vlak na dve súpravy v prípade núdze. Na druhej strane, nedávno realizované posúdenie medzivládnu komisiu (IGC) ukázalo, že môže byť povolená prevádzka vlakov štandardnej dĺžky spĺňajúcich európske technické špecifikácie pre interoperabilitu (TSI) týkajúce sa požiarnej bezpečnosti, bez možnosti rozdelenia vlaku. Podľa medzivládnej komisie požiadavka na dĺžku 375m musí byť zachovaná, hoci prevádzka 200m vlakov - akými sú ICE - môže byť schválená, ak bude dohodnutý vhodný evakuačný plán.

Najnovšia generácia ICE vlakov predstavených spoločnosťami DB a Siemens zahŕňa zlepšenú protipožiarnu bezpečnosť. Pätnásť 200-metrových súprav bude uvedených do medzinárodnej prevádzky v decembri 2011.

Zdroj: [www.railjournal.com](http://www.railjournal.com)  
a UIC preklad 0150

## Železničný rádiový systém vždy kvalitnejší

UIC publikovala dve nové predbežné špecifikácie s cieľom zlepšiť využitie GSM-R - železničného rádiového systému pre hlasovú a dátovú komunikáciu.

Medzinárodná únia železníc (UIC) vytvorila dve nové predbežné špecifikácie GSM-R - špecifikácia funkčných požiadaviek EIRENE, verzia 7.1 a špecifikácia systémových požiadaviek EIRENE, verzia 15.1. Tieto špecifikácie sú považované za úplne dobrovoľné. To znamená, že neovplyvňujú Technické špecifikácie pre interoperabilitu (TSI) týkajúce sa riadenia a zabezpečenia (CCS TSI). Špecifikácie pre GSM-R, ktoré sú podľa európskych TSI, ostávajú ako špecifikácie funkčných požiadaviek EIRENE, verzia 7, a špecifikácie systémových požiadaviek EIRENE, verzia 15.

Predbežné špecifikácie EIRENE sú odsúhlasené agentúrou ERA, CER-om, Asociáciou európskych správcov infraštruktúry (EIM), Asociáciou európskeho železničného priemyslu (UNIFE) a priemyselnou skupinou GSM-R (GSM-R IG). Systém GSM-R bol doteraz zavedený na 65-tisíc km tratí v Európe a tiež je implementovaný mimo Európy (Čína, India, Austrália, Saudská Arábia, Turecko, Alžírsko). Predpokladá sa, že do roku 2015 bude systém GSM-R pokrývať 140-tisíc km tratí v Európe. Špecifikácie sú prístupné na stránke UIC: <http://gsm-r.uic.org>



# Odbor stratégie a vonkajších vzťahov informuje

Nový minister dopravy Vít Bárta zamýšľa preveriť hospodárenie ČD Cargo. Minister má dokonca v úmysle podať trestné oznámenie, na základe ktorého majú orgány činné v trestnom konaní preveriť zmluvy uzatvorené podnikom, ktorý je dcérskou spoločnosťou ČD. Na základe auditu KMPG, podľa ktorého sa ČD Cargo v tomto roku dostane do červených čísel, plánuje minister odvolať celú správnu radu spoločnosti. Za súčasného vedenia totiž spoločnosť uzatvárala zmluvy, na základe ktorých uskutočňovala dopravné výkony za ceny pod úrovňou vlastných nákladov. Na tlačovej konferencii 26. júla sa minister vyjadril, že „personálne zmeny v ČD Cargo sú nevyhnutné, je to otázka najbližších týždňov.“

Zdroj: <http://www.praguepost.com>

Súkromné železničné spoločnosti získavajú čoraz väčší trhovú podiel na úkor Rakúskych spolkových železníc (ÖBB). Vyplýva to z Výročnej správy rakúskeho Úradu pre reguláciu železníc za rok 2009. V osobnej doprave bolo v roku 2009 v Rakúsku prepravených spolu 234 mil. cestujúcich, z toho 2,1 mil. vlakmi. Na celkovom počte cestujúcich sa súkromní dopravcovia podieľali 13 percentami a na počte vypravených vlakov 15 percentami. Ešte o niečo vyšší bol podiel súkromných dopravcov v nákladnej doprave, pričom v roku 2009 uskutočnili 17 percent všetkých vnútroštátnych preprav tovarov.

Zdroj: <http://diepresse.com>

Už na jeseň tohto roku plánujú Nemecké železnice (DB) uskutočniť v železničnom tuneli vedúcom pod kanál La Manche sériu testovacích jász svojho rýchlovlaku radu ICE. Ako pri prezentácii polročných výsledkov spoločnosti uviedol jej výkonný riaditeľ Dr. Rüdiger Grube, DB sa týmto krokom pripravuje na možnú prevádzku vlakov smerujúcich do Londýna. DB prejavovali záujem o prevádzkovanie dopravy na tejto trati už dlhšie. Donedávna však realizácii tohto zámeru bránilo najmä nesplnenie bezpečnostných požiadaviek na vlakové súpravy. Od apríla má však DB k dispozícii novú súpravu triedy 407 Velaro D, vyvinutú spoločnosťou Siemens osobitne pre medzinárodnú prepravu a spĺňajúcu dodatočné bezpečnostné požiadavky. Túto súpravu plánuje DB nasadiť aj na ďalších tratiach. V súčasnosti prebiehajú rokova-

nia s francúzskymi železnicami (SNCF) o prevádzkovaní spojenia do Lyonu a Marseille a so švajčiarskymi železnicami (SBB) o rozšírení strategického partnerstva v cezhraničnej doprave.

Zdroj: <http://www.railwaygazette.com>

Čínske ministerstvo železníc, ktoré spolu s pridruženými plánovacími a stavebnými spoločnosťami zamestnáva 3 milióny ľudí, pravdepodobne predstihne svojich konkurentov na poli vysokorýchlostných vlakov. Projekt výstavby novej, vyše 1300 km dlhej, železničnej trate spájajúcej Peking so Sanghajom totiž počíta s prevádzkovou rýchlosťou 380 km/h. Po dvoch rokoch prípravných prác bola 17. júla položená prvá koľaj a do konca roka by malo približne pol milióna pracovníkov, ktorí na stavbe pracujú, trať dokončiť. S plnou prevádzkou sa počíta od roku 2012. Vlakové spojenie medzi oboma metropolami sa potom skrátí na 5 hodín, a to aj napriek tomu, že vlaky budú medzi oboma koncovými stanicami zastavovať až 21-krát. Denne sa počíta s prepravnou kapacitou 220 000 pasažierov, pričom v najexponovanejších časoch budú vlaky premávať s odstupom len 5 minút. Nástup Číny je v tomto smere skutočne pôsobivý. Prvá vysokorýchlostná trať bola uvedená do prevádzky len v roku 2008. V súčasnosti je v krajine už 6 920 km vysokorýchlostných tratí a toto číslo zďaleka nie je konečné - v najbližších rokoch sa má zvýšiť na 13 000 km. Čínske vysokorýchlostné vlaky boli pritom vyvíjané na platforme nemeckých, francúzskych a japonských rýchlovlakov. Tento základ sa čínski vývojári dlhodobo - a zdá sa, že aj úspešne - usilujú obohatiť o vlastné technické riešenia.

Zdroj: <http://www.morgenpost.de>

V utorok 3. augusta začala Južná Kórea s výstavbou trate pre vlaky fungujúce na princípe magnetickej levitácie Maglev. Poklepanie základného kameňa sa uskutočnilo na medzinárodnom letisku Incheon, odkiaľ má viesť 6,1 km dlhá trať spájajúca toto najväčšie kórejské letisko s centrom hlavného mesta Soul. Pozdĺž trate bude vybudovaných 6 nových zastávok a jedno depo. Podľa vyjadrení kórejského ministerstva dopravy má tento pilotný projekt slúžiť predovšetkým na testovanie prevádzky vlakových súprav typu Maglev a tiež ako prostriedok propagácie tohto ekologického spôsobu dopravy medzi obyvateľstvom.

Zdroj: <http://english.yonhapnews.co.kr>

## Oživenie železníc vo svete naberá rýchlosť

V súčasnosti sa železničné projekty realizujú v mnohých častiach sveta, od Ázie cez Stredný východ, Afriku, Európu až po Severnú a Južnú Ameriku.

Na železničné projekty na Strednom východe - v regióne, ktorý bol prakticky bez železnice - je viac ako polovica zo 170 mil. USD vyčlenená na dopravné projekty. Saudská Arábia otvára prvé železničné spojenie v rámci severo-južného projektu na konci roka a o dva roky plánuje otvoriť prvú vysokorýchlostnú trať v regióne. V budúcom roku sa začne výstavba 1 500 km siete v Spojených arabských emirátoch, ktorá by sa mala stať súčasťou plánovanej železnice Perzského zálivu (Gulf Railway).

V Afrike pokračuje výstavba prvej vysokorýchlostnej železnice v Maroku, zatiaľ čo železničná doprava sa vracia do Sierra Leone. Rozsiahly projekt na vybudovanie železničnej siete v Lýbii a prvotný úspech projektu Gautrain v Južnej Afrike sú začiatkom oživenia železničnej dopravy na africkom kontinente.

V Európe chce francúzska vláda dosiahnuť presun cestujúcich a tovaru z ciest na železnicu preferovaním investovania do železničnej dopravy. V rámci národného plánu dopravnej infraštruktúry v hodnote 170 mld. eur je 52% prostriedkov vyhradených pre železnice. Francúzsky správca infraštruktúry (RFF) plánuje investovať 4 mld. eur v parížskom regióne a zadal zákazku na vybudovanie 340 km vysokorýchlostnej železnice medzi mestami Tours a Bordeaux.

Na americkom kontinente prebiehajú predbežné práce na prvej vysokorýchlostnej železnici medzi mestami Orlando a Tampa na Floride. Brazília sa usiluje o spustenie prvého projektu vysokorýchlostnej železnice. Rozhodnutie o investovaní do diaľkovej osobnej železničnej dopravy je hlavnou zmenou národnej politiky oboch krajín.

Čína napreduje neuveriteľným tempom v budovaní rozsiahlej vysokorýchlostnej siete. Kladenie koľajníc na 1318-kilometrovej trase Peking - Sanghaj má byť dokončené do piatich mesiacov.

Z mnohých rozsiahlych železničných projektov vo svete je zrejmé, že súčasný vývoj praje rozvoju železničnej dopravy. Realizované a plánované projekty sú výzvou pre stavebný priemysel, ako aj pre hľadanie potrebných finančných zdrojov.

Zdroj: [www.railjournal.com](http://www.railjournal.com)



# Svoj sviatok oslavovali striebornými guľami

V SIP Strečno sa 5. augusta stretli zamestnanci ÚIVP z celého Slovenska. Dôvodom bolo pracovné stretnutie, ale aj oslava železničarskeho sviatku. Keďže strieborné petanqové gule našim kolegom učarovali už pred niekoľkými rokmi, aj tentoraz boli v hlavnej úlohe.

**T**akmer stovka zamestnancov ÚIVP sa pri petanqovom turnaji odreagovala od bežných pracovných povinností a zrelaxovala v priestoroch SIP - Strečno.

- Som rád, že sme sa opäť stretli v pomerne vysokom počte a máme tak možnosť si zasúťažiť a trochu zrelaxovať. Väčšina z vás oceňuje aj osobné stretnutia a možnosť neformálnych rozhovorov, máme pracoviská po celom Slovensku a mnohí kolegovia nemajú veľa príležitostí na vzájomné stretnutia, a to je aj pre mňa dôkazom, že je dôležité sa aj takto spoločne aspoň raz

v roku stretnúť,- povedal PhDr. Pavel Díte, riaditeľ ÚIVP, ktorý otvoril tretí ročník turnaja o Pohár riaditeľa ÚIVP.

Keďže išlo o tretí ročník, väčšina už pravidlá poznala, a tak jednotlivé súboje prebiehali plynule a bez problémov. Tam, kde to nebolo jednoznačné, pomohol meter alebo rozhodcovia. Kolegovia z ÚIVP tento rok privítali medzi sebou aj súťažné družstvá z radov hostí. Kolegovia z Českých dráh, z DVI, ale aj zo ZSSK CARGO a z GR ŽSR však musia ešte potrénovať, aby boli lepší ako zamestnanci ÚIVP.

Najlepšie si s guľami tento rok počí-



Petanqový turnaj zamestnancov ÚIVP je predovšetkým možnosťou stretnúť sa s kolegami z rôznych kútov Slovenska, ale aj zrelaxovať v príjemnom prostredí SIP Strečno.

nali Bratislavčania : Peter Šimon a Alena Kováčová (APARÁT ÚIVP). Na druhom mieste skončili Žilinčania Peter Blaho, Anton Macháč (OV Žilina) a na treťom mieste sa umiestnili minuloroční víťazi

Stanislav Racko a Miroslav Šimko (OV Zvolen). Putovný pohár riaditeľa ÚIVP tak poputoval do hlavného mesta a hlavný organizátor turnaja Ing. Milan Debnár, vedúci SIP Strečno, sa už teší na ďalší ročník, keď sa pohár aspoň na dva dni opäť vráti do Strečna.

[sch], foto: autorka



V čase petanqového turnaja bolo v Strečne aj stretnutie fotografov a filmárov sústredených vo FISAIC. Súťažilo sa o najkrajšiu fotografiu z turnaja, o výsledkoch vám však prinesieme informácie v nasledujúcom čísle. A na záver turnaja sa nám podarilo aj takéto spoločné foto.

## Putovný pohár získali východniari

**O**slavy Dňa železničiarov si pripomenuli minifutbalovým turnajom o Pohár prednostu zamestnanci Sekcie oznamovacej a zabezpečovacej techniky RR ÚŽI Zvolen. Na futbalovom ihrisku TJ Lokomotíva Margecany si sedem družstiev vyskúšalo svoje kvality aj to, že ešte nezabudli, ako sa hrá „správny“ futbal. Najviac sa darilo Výberu SMÚ OZT Zvolen, ktorý skončil prvý pred Výberom SMÚ ZT Čierna nad Tisou a Trebišov a Výberom SMÚ ZT Košice a Košice Juh. Najlepším strelcom sa stal Štefan Hornyák z mužstva z Čiernej nad Tisou, ako najlepšieho brankára vyhodnotili Ing. Jána Kocúra z družstva Sekcie OZT a vedúcich SMÚ.

Vladimír SALZER, foto : autor





# Železničné stanice plné hudby, veselosti i tanca

Na konci prázdnin jazdil po tratiach ŽSR netradičný vlak. Známa česká hudobná skupina Čechomor sa v rámci svojho „Viamont DSP Train Tour 2010“ zastavila v piatich železničných staniach – v Banskej Bystrici, Ružomberku, Humennom, Košiciach a v Bratislave Filiálke. Turné skupina odštartovala 24. augusta koncertom v Banskej Bystrici a bodku za celou akciou dal 1. septembra koncert v Bratislave, v priestoroch bývalej stanice Filiálka. ŽSR boli hlavným partnerom tohto projektu. O tom, že Čechomor podal skvelý výkon a so svojimi hudobníkmi odohral kvalitné koncerty, ale aj o prípravách, ktoré predchádzali koncertom, nám porozprávali prednostovia staníc.

– Niekedy v roku 2007 bola v zasadačke ŽST Banská Bystrica vyslovená myšlienka, že by v našej železničnej stanici mohla koncertovať skupina Čechomor. Vtedy som sa tomu potešila, pretože je to moja srdcovka. No a keď sme sa osobne so všetkými, ktorí sa podieľali na realizácii turné, 23. augusta privítali vo večerných hodinách v Banskej Bystrici, splnil sa mi sen. Myslím si, že sa nám podarilo zorganizovať výbornú akciu, návštevníkom koncertu priblížiť železniciu z iného pohľadu a prispieť tak k jej pozitívnej propagácii. Moje poďakovanie patrí všetkým kolegom z ostatných organizačných zložiek, ktorí našli pochopenie pre naše požiadavky spojené s prípravou koncertu a spoločne ich s nami riešili. Na záver môžem len konštatovať: vynikajúca akcia, vynikajúci koncert a skvelí ľudia, s ktorými nám bolo číť spolupracovať, – odhalila nám svoje dojmy Ing. Jarmila Kornietová, prednostka ŽST Banská Bystrica.

– Akcia Čechomoru sa stretla v Ružomberku s veľmi kladným ohlasom. Všetci ocenili skutočnosť, že sa koncert konal priamo na stanici, čo je nezvyklé, a veľmi upútala aj choreografia s nástupom, resp. odchodom účinkujúcich na rušni. Pre mňa ako prednostu to bola zase trošku iná skúsenosť s organizovaním a zabezpečovaním takejto akcie v priestore stanice. Musím skonštatovať, že akcia bola veľmi dobre zabezpečená

a ráno po koncerte boli všetky priestory čisté a upratané. Som rád, že tento koncert prispel aj k propagácii a zviditeľneniu sa ŽSR, čo mi viacero ľudí po koncerte hovorilo, – skonštatoval Ing. Michal Fecík, prednosta ŽST Ružomberok.

– Spolupráca so skupinou Čechomor bola na vysokej úrovni a bez problémov. Azda usporiadateľská agentúra sa mohla ohlásiť skôr, nakoľko v čase vystúpenia v Humennom usporiadalo aj mesto mnohé ďalšie kultúrne akcie a jarmok. Členovia skupiny mali záujem o stretnutie s primátorom, čo sa nám z dôvodu krátkosti času nepodarilo zabezpečiť, čo nás veľmi mrzí. Čo sa týka spolupráce jednotlivých zložiek ŽSR, veľmi sme nepochodili. Priestranstvo, kde sa koncert konal, je určené na vykládku a je sčasti betónové a sčasti zaštrkované, s veľkými výmoľmi. Žiadna technická zložka, ktorú sme požiadali o úpravu terénu, nám nepomohla, a tak sme si museli pomôcť „po svojom“ a „za svoje“, – hodnotí akciu Mgr. Dušan Chudina, prednosta ŽST Humenné.

– Koncert vyvolal veľký ohlas medzi zamestnancami košickej stanice, ale aj širokou verejnosťou. Nemalé úsilie vynaložili naši zamestnanci pred koncertom, aby samotný koncert bol úspešný a miesto bezpečné. V rámci stanice sme vykonali malé úpravy celej plochy určenej pre hudobníkov a aj pre návštevníkov. Kladne hodnotím samotných

organizátorov koncertu, ktorí zvládli organizáciu koncertu na vysokej profesionálnej úrovni. Samotný koncert bol vynikajúcim kultúrnym zážitkom pre všetkých prítomných. Ak by sa v budúcnosti malo niečo podobné uskutočniť, resp. organizovať, zamestnanci ŽST Košice budú vždy organizátorom nápomocní v záujme reprezentácie nielen organizátorov, ale aj ŽSR a železničnej stanice Košice, – doplna Ing. Marián Hric, prednosta ŽST Košice.

– Mal som vážne obavy, či sa koncert vôbec uskutoční, z dôvodu pretrvávajúceho dažďového počasia. Večer pred konaním koncertu, keď sme v stanici Bratislava Nové Mesto očakávali príchod vlaku z Košíc, bolo chladné a sychravé počasie, úplne sme premokli, kým sme do polnoci vlak preposuňovali do stanice Bratislava Filiálka. Našťastie, v deň koncertu zasvietilo slniečko a koncert sa vydaril. Myslím, že to bolo adekvátne dokončenie celého turné po Slovensku. Pri tejto príležitosti by som chcel oceniť aj veľmi dobrú organizačnú spoluprácu s príslušnými odbormi GR ŽSR, obetavý prístup zástupcu ÚRD OR Trnava aj AO Bratislava. Pevne verím, že podobné akcie budú aj v budúcnosti a že aj takto môžeme priblížiť širokej verejnosti reálny obraz zo železničarskeho života, – uzatvára hodnotenie spolupráce s hudobníkmi Bc. Jozef Micsinai, prednosta bratislavskej stanice Nové Mesto.

(dah)

Foto: Vladimír SALZER, Ivan WLACHOVSKÝ a staničné archívy





# ČECHOMOR vznikol česko-moravským spojením

Skupina Čechomor vznikla v roku 1988 pod názvom I. Českomoravská nezávislá hudobní spoločnosť. Na konci roku 1990 vydali debutový album *Dověčnosti*, ktorý obsahoval upravené ľudové piesne z Čiech a Moravy. V roku 1994 zmenili zvuk kapely z akustického do elektrickej podoby, názov si upravili na Českomoravská hudobní spoločnosť. V roku 1996 vydali druhý album *Mezi horami*. V roku 2000 si skrátili názov na Čechomor a pod týmto názvom vydali aj tretí album. V lete 2000 ich na spoločné turné pozval Jaromír Nohavica. V roku 2005 vydali album *Co sa stalo nové*, jeho predaj presiahol hranicu 30-tisíc výtiskov a vydaný bol aj v Británii. Ich zatiaľ posledným štúdiovým albumom je *Sváteční Čechomor*, ktorý im priniesol ocenenie Platňa roka 2007 aj *Anděl 2007* ako najlepšia zvuková nahrávka. František Černý, Karel Holas, Radek Pobořil, Michal Pavlík, Martin Vajgl, Taras Voloshchuk sú v súčasnosti členmi kapely. V roku 2006 Čechomor absolvoval v Čechách svoju prvú železničnú šnúru *Vlak Tour*. Aj my sme počas turné po Slovensku vyspovedali jedného z členov skupiny Karla Holasa, ktorý spieva a hrá na päťstrunové husle. Čechomor po slovenských železničných staniciach sprevádzala aj prešovská skupina *Heľenine oči* a hosťom na koncertoch v Košiciach a Bratislave bola aj vranovská skupina *Drišťák*.

■ **Ako sa Vám páčilo na Slovensku? V nás koncerty zanechali veselé spomienky a dobrú náladu.**

Na Slovensku sa nám páči vždy, a mali sme preto veľkú radosť, že sme tu mohli uskutočniť „Viamont DSP Train Tour 2010“. Dobrá nálada nás neopúšťala po celý čas trvania turné a spomienky, ako na koncerty, tak aj na cestu po vašich tratiach, v nás stále zostávajú.

■ **Ako vznikla myšlienka železničného turné?**

Myšlienka vznikla už v roku 2005, keď sa náš kamarát Radek Šauer rozhodol jednu zo svojich lokomotív natriekať logom Čechomoru, a potom už bol len krôčik k usporiadaniu tur-

né, ktoré najskôr prebehlo v roku 2006 po českých koľajach a teraz aj na Slovensku.

■ **Máte radi vlaky, cestujete železnicou?**

Vlaky máme radi, ja osobne som cestoval vlakom veľmi často, hlavne ako študent, a náš čelista Michal Pavlík, ten si vyrobil doma aj svoj model TT.

■ **Čo vlastne znamená názov Čechomor? Znie to tak trochu hrôzostrašne.**

Čechomor neznamena nič hanlivé ani hrôzostrašné. Čechomor hrá pesničky hlavne z Čiech a Moravy a náš názov z toho vychádza. Navyše, naši poslucháči nás takto začali nazývať hneď od našich začiatkov v roku 1988.



■ **Kde čerpáte inšpirácie pre váš repertoár?**

Čerpáme z rôznych zbierok ľudových piesní, ale najviac zo zbierky Františka Sušila a Františka Bartoše. Pesničky hľadáme taktiež sami v rôznych regiónoch, i na Slovensku.

■ **Akú hudbu počúvate v súkromí?**

To je naozaj rôzne, ale najviac asi rockovú hudbu.

■ **Odkázali by ste niečo železničiarom na Slovensku?**

Chceme všetkým železničiarom, ktorí nám pomohli alebo sa priamo nášho turné zúčastnili, touto cestou srdečne poďakovať a zaželať Vám všetkým veľa spokojných cestujúcich. Ako som sa sám presvedčil, po koľajach sa dá spoznať veľa krásnych miest Slovenska.

Ďakujem za rozhovor.

Dana HURTOVÁ

Foto: Ivan WLACHOVSKÝ





# Tvár ŽSR



## PREDSTAVUJEME POROTU

Počas finále v Strečne, kde na súťažiach čaká pestrý program, rozhodne porota o víťazoch. Všetkým železničkarkam a železničiarom (bolo ich 41) ďakujeme za účasť v súťaži a finalistom držíme palce. V nasledujúcom čísle prinesieme reportáž z finále a aj titulné stránky Ž semaforu budú patriť víťazom. Naši redaktori s radosťou navštívia aj pracoviská víťazov a všetkým čitateľom tak priblížia nielen ich pôsobenie na železnici, ale aj ich pracovnú náplň, atmosféru na pracovisku, ale aj kolegov, ktorí za nimi počas súťaže stáli.

*O postupe do finále rozhodla porota v tomto zložení:*



**Martina PAVLIKOVÁ,**  
hovorkyňa, riaditeľka  
odboru komunikácie GR ŽSR



**Ján JURIGA,**  
riaditeľ OR Košice



**Milan SOLÁRIK,**  
riaditeľ OR Trnava



**Dana SCHWARTZOVÁ,**  
šéfredaktorka Železničného  
semaforu



**Monika SUCHARDOVÁ,**  
minuloročná víťazka súťaže  
Tvár ŽSR 2009



**Martin KOVAL,**  
minuloročný víťaz súťaže Tvár  
ŽSR 2009

*Odborná porota:*



**Dušan ŠINKA,**  
výpravca ŽST Zlaté Moravce,  
model



**Eduard GENSEREK,**  
fotograf



# SÚŤAŽ JE UZAVRETÁ, IDEME DO FINÁLE...

Oblúbená súťaž Tvár ŽSR vrcholí. Vo štvrtok 7. októbra začína finále v Strečne, kde sa rozhodne, kto bude novou tvárou šiesteho ročníka v ženskej i mužskej kategórii. Finále sa zúčastní deväť žien a deväť mužov, ktorých vybrala porota. Desiatou ženou a mužom sú súťažiaci s najvyšším počtom vašich hlasov.

Tu sú naši finalistí. V Strečne vyhlásime aj víťazov čitateľskej kategórie.



**2** Katarína  
PINTÉROVÁ



**5** Jana  
KOSTUBOVÁ



**10** Ľudmila  
LÖRINCOVÁ



**16** Mária  
ZÁKUTNÁ



**22** Erika  
KRUPOVÁ



**24** Jarmila  
NÉMETOVÁ



**30** JUDr. Daniela  
GRANČÁKOVÁ



**31** Ing. Adela  
TORBÍKOVÁ, PhD.



**33** Viktória  
KOVÁČOVÁ



**40** Tatiana  
FODOROVÁ



**4** Jozef  
MAČAJ



**7** Igor  
IVANKO



**11** Radoslav  
JAKUBA



**14** Ing. Vladimír  
HRIVNÁK



**20** Ing. Tomáš  
DURKÁČ



**27** Jaroslav  
KOLENIČ



**34** Ing. Miloš  
ŠEĎČÍK



**36** Ing. Anton  
ŠOŠKA



**37** Viliam  
MATUŠKA



**41** Ján  
LELÁK



# FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie  
a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor.

Dnes je autorom Ivan Hutlák.

Na fotografiách je slávna historická električka Kométa,  
ktorá príležitostne jazdí pod tatranskými štítmí. Veterán  
klub železníc z Popradu je jej majiteľom a spolu organizujú  
množstvo zaujímavých akcií na koľajniciach.

