

Ž E L E Z N I Č N Ý

# SEMAFOR

 MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXI AUGUST 2011

**Polročné čísla nie sú zlé**

**Zaostrené na bezpečnosť**

**On-line spracovanie vlakov**

**Tip na výlet**



# ŽSR opäť s najvyšším ratingom

Železnice Slovenskej republiky získali opäť rating emitenta A1 a dlhodobý lokálny rating Aaa.sk, ktorý udelila spoločnosť Moody's Investors Service. Rating si v utorok 9. augusta prevzal generálny riaditeľ ŽSR Ing. Vladimír Lupták a námestníčka generálneho riaditeľa pre ekonomiku Ing. Silvia Némethová v Bratislave.

Rating ŽSR na úrovni ratingu vlády SR (A1/ stabilný) odráža špecifický právny charakter a ekonomické postavenie spoločnosti, ktorý momentálne neumožňuje privatizáciu, vylučuje úpadok spoločnosti a naopak garantuje mandát ŽSR ako poskytovateľa verejných služieb.

- Rating Aaa.sk sa darí Železničiarom Slovenskej republiky obhajovať pravidelne od roku 2006. Jeho opätovné získanie je potvrdením stability, dôveryhodnosti a perspektívy naj-



Rating si 9. augusta prevzal generálny riaditeľ ŽSR Ing. Vladimír Lupták z rúk Petra Vinša, riaditeľa pobočky Moody's Investors Service v strednej Európe.

väčšej slovenskej firmy, ako aj jej strategický význam ako manažéra železničnej infraštruktúry,- uviedol generálny riaditeľ ŽSR Ing. Vladimír Lupták.

- Rád by som zablagožel Železničiarom Slovenskej republiky k obhájeniu ratingu, pretože vo svete bolo viac ratingov znížených než zvýšených. To, že si ŽSR udržali svoje hodnotenie, je pozitívna správa pre všetkých obchodných partnerov a banky, s ktorými ŽSR spolupracujú,- povedal Petr Vinš, riaditeľ pobočky Moody's Investors Service v strednej Európe.

V súlade s metodológiou Moody's Investors Service rozhodujúcimi faktormi pre udelenie uvedeného ratingu boli:

- a) Základné hodnotenie bonity 10
- b) Rating slovenskej vlády: A1
- c) Podpora: Vysoká podpora
- d) Závislosť: Vysoká závislosť

Vplyv na uvedené hodnotenie spoločnosti mal aj nový systém spoplatnenia železničnej infraštruktúry zavedený od januára tohto roku, ktorý významne zvyšuje transparentnosť, jasnosť a predvídateľnosť regulačného režimu i mechanizmu určovania traťových poplatkov, pretože presne stanovuje mechanizmy tvorby na dlhšie obdobie. Spolu s nedávno schváleným programom revitalizácie železničných spoločností podporeným úspornými opatreniami zavedenými spoločnosťou sa



- To, že si ŽSR udržali svoje hodnotenie je pozitívna správa pre všetkých obchodných partnerov a banky, s ktorými spolupracujete,- povedal Petr Vinš pri odovzďovaní ratingového hodnotenia Ing. Silvii Némethovej, námestníčke generálneho riaditeľa ŽSR pre ekonomiku.

tak významne zlepši finančná výkonnosť ŽSR a zaistiť sa spoločnosti vyrovnané hospodárenie.

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

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

## Polročné čísla nie sú zlé

Za prvý polrok 2011 Železnice SR vykázali stratu vo výške 78 119 tis. €, čo je oproti plánu lepší výsledok o 30 431 tis. € t. j. zlepšenie na úrovni 28 percent (plán 108 550 tis. €). Náklady dosiahli výšku 265 300 tis. €, oproti plánu nižšie čerpanie o 8 277 tis. €, výnosy (vrátane príspevku štátu na úhradu fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov na prevádzkovanie dráh) boli vo výške 187 181 tis. €, oproti plánu nárast o 22 154 tis. €. Prevádzková výkonnosť spoločnosti t.j. výsledok hospodárenia pred započítaním úrokov, daní, odpisov a amortizácie (EBITDA) dosiahla výšku 4 489 tis. € čo je oproti plánu za 1. polrok 2011 lepší VH o 52 684 tis. € (za 1. polrok 2011 je plánovaná EBITDA strata - 48 195 tis. €). Lepší výsledok hospodárenia oproti plánu súvisí najmä s vyššími výnosmi z úhrady fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov železničnej infraštruktúry a s poklesom nákladov najmä na spotrebovaných nákupoch a službách a tiež odpisoch a amortizácii. Ako hospodárili jednotlivé odbory a vnútorné organizačné jednotky, bolo témou dvojdňovej rozšírenej porady vedenia na pôde GR ŽSR v Bratislave 8. a 9. augusta.

Prezentácie výsledkov hospodárenia za prvý polrok tohto roku predniesli jednotliví riaditelia odborov a VOJ.

Vo svojich prezentáciách v krátkosti predstavovali svoje činnosti, informovali o hospodárskom výsledku aj ich ďalších výsledkoch. Poukázali na problémy, ktoré ich najviac ťažia, ale objasnili aj možnosti riešení. Jedným z najzávažnej-

ších problémov jednotlivých odborov i VOJ sa ukázali byť záľhavé procesy pri obstarávaní tovarov a služieb. Problém nedostatku mostníc, podvalov, ale aj zväračských služieb predniesli takmer všetky jednotky súvisiace priamo s prevádzkou. Ing. Marián Izakovič, riaditeľ OR Zvolen okrem už spomenutých koľajníc a podvalov, označil za kritickú aj situáciu v dodávke káblov.

Riaditelia oblastných riaditeľstiev spomenuli aj problémy s krádežami na dopravnej ceste, kde vznikajú obrovské škody na zariadeniach, keďže sa kradnú káble, vykrádajú traťo stanice, ale miznú aj ďalšie komponenty.

Nedostatok mostníc rezonuje ako vážny problém aj na mostných obvodoch. Ing. Ján Seman, riaditeľ MO Košice, spomenul využívanie

aj použitých mostníc, najmä na odstránenie havarijných stavov. Námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku Ing. Ján Zachar aj pri tejto problematike pripomenul dôležitosť vzájomnej komunikácie medzi jednotlivými jednotkami, najmä so správcami, ktorá je často cestou pri riešení spoločného problému.

Mgr. Ludvík Posolda, riaditeľ ZPOŽ, hovoril o príjmoch zboru, ktoré nastavujú tak, aby pokryli prevádzkové náklady VOJ. Spomenul činnosť píličiek a ich náplne, ktoré chce viac využívať, keďže máme takmer 60 ľudí odborne spôsobilých na túto prácu.

JUDr. Zuzana Kokavcová, riaditeľka Odboru hospodárenia s majetkom, vo svojej prezentácii uviedla, že prioritou ŽSR je odpredať staré a nepotrebné nehnuteľnosti, pripraviť na odpredať aj nehnuteľnosti, ktoré dosiaľ boli len prenajaté, a pokračovať v procese revitalizácie železničných staníc. Vedeniu JUDr. Kokavcová prezentovala aj zámer na nové organizačné usporiadanie odboru. Ing. Eliška Rapavá, riaditeľka Strediska železničnej geodézie, okrem iného pripomenula, že geodeti s odborným vzdelaním často kvôli slabému ohodnoteniu odchádzajú. Rovnaký trend je aj na Centre logistiky a verejného obstarávania, kde je nedostatok odborne zdatných zamestnancov a mnohí pod náporom množstva práce ŽSR opúšťajú, čím sa ešte viac komplikuje práca centra. To je aktuálne doslova zavalené požiadavkami a procesmi obstarávania. Dva dni rozšírenej porady boli pod množstvom informácií a ich rozsahu pomerne náročné, ale ich prezentáciou a diskusiou sa nastavili možnosti a cesty riešenia. Spoločným cieľom je v roku 2012 dosiahnuť za firmu vyrovnané hospodárenie.

**- Polročné čísla nie sú zlé, aj keď v mnohých oblastiach sú ešte rezervy. Dôležité pre našu spoločnosť je aj to, že štát si plní svoje slovo ohľadom vyrovnávania dlhov. Rozbehli sme proces revitalizácie, ktorý sa darí. Zlou správou**



Dvojdnňová augustová porada sa konala v sídle ŽSR na Klemensovej 8 v Bratislave.

**vou je však fakt, že ešte vždy sa musí riešiť prezamestnanosť, z čoho vyplýva, že z firmy musí odísť ešte vyše tisíc ľudí,-** povedal v závere porady Ing. Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR, ktorý zdôraznil význam takýchto stretnutí aj do budúcnosti.

### Prehľad dopravných výkonov

V priebehu 1. polroku 2011 dopravný trh vykazoval relatívne stabilný vývoj v preprave tovarov, čo sa odrazilo na raste výkonov v nákladnej doprave (hrtkm) popri miernom poklese výkonov (vlkm). Oproti plánu vzrástla taktiež úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre. V osobnej doprave boli výkony taktiež stabilné a mierne nad úrovňou plánu.

Výkon / obdobie	Plán	Skutočnosť	Rozdiel
ND (tis. vlkm)	7 342	7 097	-245
ND (mil. hrtkm)	8 872	8 920	48
OD (tis. vlkm)	15 785	15 799	14
OD (mil. hrtkm)	4 065	4 165	100

Za 1. polrok 2011 ŽSR dosiahli tržby z úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre výšku 48 020 tis. €, čo predstavuje podiel 26 % na celkových tržbách za vlastné výkony a tovar.

**Významnou udalosťou v prvom polroku 2011 bolo podpísanie zmluvy o vzájomnom započítaní pohľadávok štátu z titulu poskytnutej návratnej finančnej výpomoci s časťou nevysporiadaných strát vzniknutých v minulých obdobiach zo zmlúv o prevádzkovaní dráh v zmysle uznesenia vlády č. 188/2011.**

V súlade s programom revitalizácie železničných spoločností prebieha aj optimalizácia zamestnanosti. Evidenčný počet ku dňu 1.7.2011 bol 15 463 zamestnancov, oproti stavu k 31.12.2010 (16 989) bol o 1 526 nižší.

**Dana SCHWARTZOVÁ**  
Foto: autorka



JUDr. Zuzana Kokavcová, riaditeľka Odboru hospodárenia s majetkom, vo svojej prezentácii uviedla, že prioritou firmy je odpredať staré a nepotrebné nehnuteľnosti.



# Aj napriek prísnyim zákazom

Nielen v názve odboru, ale aj v ich činnosti je najfrekventovanejším slovom bezpečnosť a kontrola. Reč je o zamestnancoch odboru 440 GR ŽSR. Bezpečnosť železničnej dopravy, bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci, ale aj ochranu pred požiarmi majú pod palcom zamestnanci Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Tieto tri základné procesy obsahujú množstvo ďalších produktov, ktoré sú ich náplňou práce. Nehody, úrazy, požiare, incidenty, úhyn zveri, krádeže... aj to je ich práca. Je rôznorodá a náročná a dalo by sa o nej veľa hovoriť i písať, ale tentoraz sme sa zamerali na správu z ich dielne, v ktorej hodnotia jednotlivé oblasti bezpečnosti za prvý polrok tohto roka. Správa obsahuje množstvo údajov, čísel, tabuliek aj grafov, a tak sme si niektoré veci nechali vysvetliť Bc. Milanom Kubičkom, riaditeľom Odboru 440 GR ŽSR.

► Pred zopár dňami sme mali možnosť prečítať si správu z vášho odboru o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarmi v sieti ŽSR. Tento dokument obsahuje množstvo zaujímavých informácií i čísel, ale priblížte nám v krátkosti, čo je podľa vás najdôležitejšie, čo by si mali železničiar v správe všimnúť.

V prvom rade by si mali všimnúť, kde a aké sa robia chyby, kde a ako sa porušujú predpisy, ktoré sa v konečnom dôsledku premietnu do vzniku nehody alebo aj do pracovného úrazu. Taktiež je dôležité venovať pozornosť tomu, aké následky sú po vzniku nehôd vyčíslené. Je potešiteľné, že z viny zamestnancov, resp. zariadení ŽSR neevdujeme nehody s najväčšími následkami, za čo považujeme usmrtenie alebo aj vážne zranenie. Ale aj materiálne škody, ktoré sa vyčíslujú v desiatkach tisícoch eur, musíme zaplatiť z „kasy“ ŽSR a časť musia zaplatiť aj vinníci nehôd. A takto často zbytočne „vyhodené“ peniaze chýbajú nielen firme, ale aj rodinám železničiarov, ktorých sa to týka. Za pozornosť iste stojí aj fakt, že po zavinení vzniku nehody sa musia vinníci v zmysle zákona 513/2009 Z. z. povinne podrobiť mimoriadnej lekárskej prehliadke, psychologickému vyšetreniu a periodickej odbornej skúške. Pred vykonaním skúšky je povinná odborná príprava. Všetky tieto úkony znamenajú opäť ďalšie finančné výdavky.

► Nehodovosť za prvých 6 mesiacov je v porovnaní s minulým rokom o čosi nižšia, aj pracovná úrazovosť má nižšie čísla, akurát požiarov bolo



Bc. Milana Kubička (stojí) sme zastihli v Košiciach pred augustovou operatívnu komisiou pre zhodnotenia nehodových udalostí.

viac. Vysvetlite nám tieto údaje a priblížte nám nehodu, ktorá bola z vášho pohľadu najhoršia, alebo bola niečím špecifická či iná ako ostatné ...

Tak ako je v správe uvedené, v prvom polroku 2011 došlo u nehôd (vážne, menšie a incidenty) k poklesu oproti rovnakému obdobiu v roku 2010 takmer o 30 percent. No ani takéto pokles by nás nemal veľmi uspokojovať a vytvárať v nás pocit pokoja. Ak si jednotlivé nehody rozdelíme na „drobné“, zistíme, že najmä v kategórii B6 - nehody pri posune - situácia nie je vôbec najlepšia. V tejto oblasti došlo k nárastu o 11 prípadov (t.j. o 58 percent) oproti porovnávanému obdo-

biu. Práve z tejto kategórie je aj nehoda, ktorú by som označil ako špecifickú či inú. Nejde o jednu nehodu, ale o reťazec nehôd v železničnej stanici Čierna nad Tisou na širokom rozchode, kde po zavedení nového HDV 773.8 na posun, dochádza k vykoľajovaniu týchto vozidiel pri malých rýchlostiach, v malých polomeroch oblúkov, dochádza k abnormálnemu opotrebovaniu jazdnej plochy kolies uvedených HDV, ale aj súčiastok železničného zvršku. V spolupráci s dopravcom sa hľadajú také riešenia na HDV a na železničnom zvršku, aby sa tento zlý stav odstránil čo najskôr.

Porovnaním výsledkov pracovnej úrazovosti prvých polrokov v tomto roku a vlani zisťujeme, že v 1. polroku 2011 sme zaregistrovali o 4 pracovné úrazy (PÚ) menej, čo predstavuje zníženie o 13,8 percent. Najčastejšie sa vyskytujúci pracovnými úrazmi, ktoré zamestnanci utrpeli, sú poranenia dolných končatín, ako podvrtnutia kolien, členkov, zlomeniny krčkov stehennej kosti, zlomeniny členkov, natiahnutie lýtkových svalov. Najviac PÚ sme v tomto polroku zaznamenali u vedúcich posunu a posunovačov. Spolu ich bolo 8, čo predstavuje 32 percent z celkového počtu. Dozorca výhybiek, elektromontér, kontrolór trate – pochôdzkar a robotníčka v doprave

Pracovná úrazovosť

Obdobie	Priemerný počet zamestnancov ŽSR	Počet PÚ	Počet PÚ na 1000 zamestnancov
1. polrok 2007	18 031,08	31	1,72
1. polrok 2008	17 804,29	36	2,02
1. polrok 2009	17 401,55	30	1,72
1. polrok 2010	16 940,96	29	1,71
1. polrok 2011	16 435,44	25	1,52

# a kontrolám sú ľudia nepoučiteľní

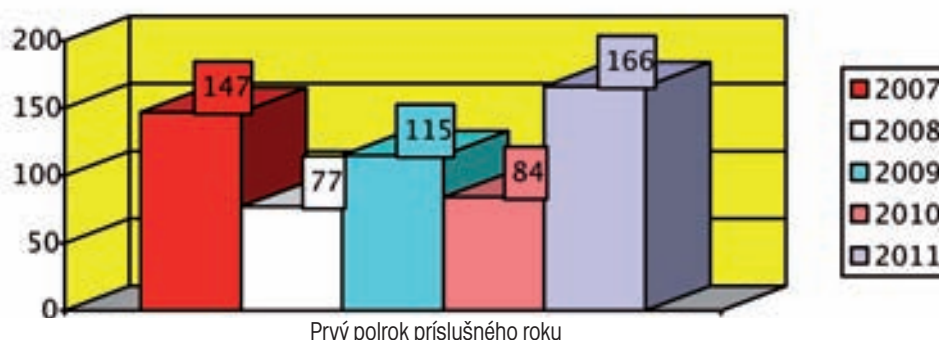
majú na svojom konte po dva úrazy. Porovnaním výsledkov za obdobie 5 rokov zisťujeme priaznivý vývoj pracovnej úrazovosti na ŽSR, čo môžete vidieť aj v tabuľke.

► **Oblasť BOZP je na železnici pod drobnohľadom, avšak mnohé pravidlá a predpisy sa občas aj nedodržiavajú. Ochranné prostriedky však už v niekoľkých prípadoch pomohli predísť ťažkým úrazom. Stal sa v poslednom období nejaký úraz, ktorý v tejto súvislosti stojí za zmienku?**

Zamestnanci ŽSR pri práci používajú predpísané a pridelené OOPP, čo je aj pravidelne kontrolované kontrolnými i vedúcimi zamestnancami. Na vznik pracovných úrazov uvedených v predmetnej správe používanie OOPP nemalo vplyv. Opodstatnenosť používania ochranných prostriedkov dokazuje však tento prípad.

V súvislosti s vyšetrovaním nehody kategórie B 5 bolo zistené, že dňa 27. 7. 2011 o 17:14 h. došlo v ŽST Nováky na koľaji č. 1 k zachyteniu vlakvedúceho nákladných vlakov počas odchodu vlaku Os 5081. Išlo o pracovný úraz zamestnanca ZSSK CARGO v priestoroch ŽSR, teda na dopravnej ceste. Prípad je ešte v štádiu vyšetrovania, ale už dnes je jasné, že keby zamestnanec nepoužíval predpísané OOPP a nemal by na hlave prilbu, následky zranenia by boli omnoho vážnejšie. Osobitnou kapitolou je, že v čase optimalizácie sa v našej firme zistilo požitie alkoholických nápojov u zamestnancov počas pracovného výkonu. Za prvý polrok bolo zo strany Odboru bezpečnosti a inšpekcie zistených 21 pozitívnych prípadov.

Počet požiarov



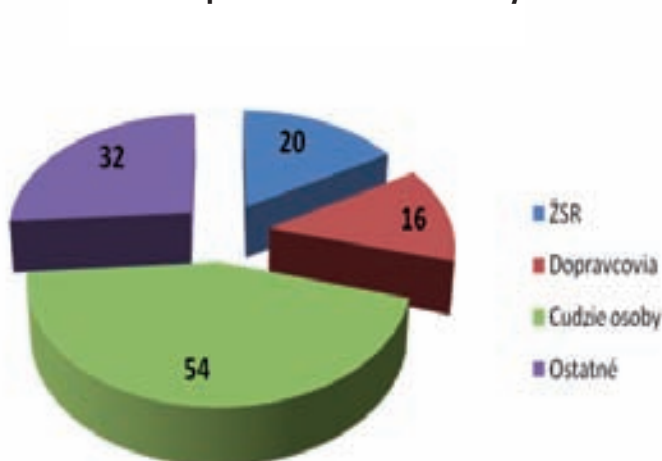
► **Ako je to s požiarmi, prečo ich bolo takmer až o stovku viac ako pred rokom? Čo je ich najčastejšou príčinou a čo najčastejšie horí?**

Na železnici je požiarovosť ovplyvňovaná každoročne predovšetkým vplyvom počasia v jarnom a letnom období. Najväčší podiel požiarov tvoria požiare suchých porastov a burín v ochrannom pásme dráhy, ktoré sa rozšírili i do obvodu dráhy. Ich príčinou je nedovolené vypaľovanie týchto porastov neznámymi fyzickými osobami na pozemkoch nachádzajúcich sa v blízkosti železnice a tieto požiare sa ďalej prenesú do obvodu dráhy v správe ŽSR. V zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany pred požiarmi potom tieto požiare musíme evidovať. Nedovolené vypaľovanie je však celospoločenským problémom. V prvom polroku 2011 evidujeme 131 požiarov suchých porastov a burín, čo tvorí takmer 80 percent z celového počtu (166) požiarov v ŽSR. K nárastu požiarovosti o 82

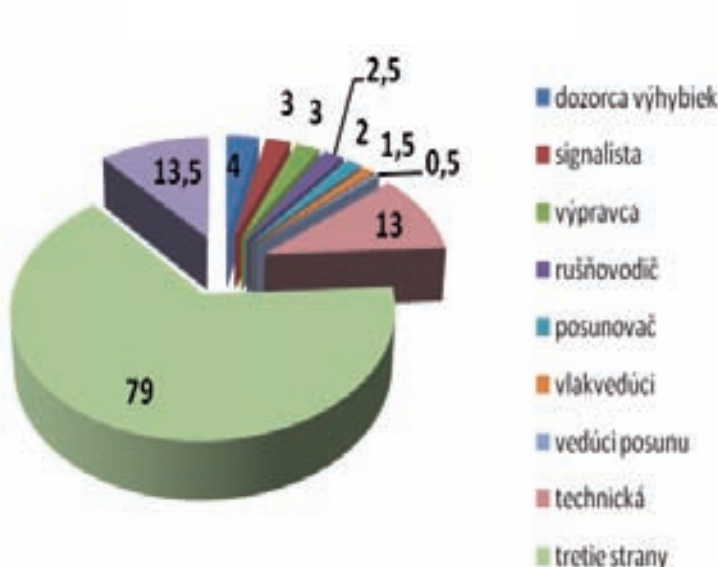
požiarov v porovnaní s prvým polkom roku 2010 došlo najmä preto, že mesiace marec a apríl tohto roku boli suchšie a teplejšie a v mesiacoch máj až jún 2010 bolo potom už väčšinou daždivé počasie. Vo všeobecnosti možno konštatovať, že práce súvisiace s likvidáciou požiarov vykonáva osoba, ktorá prvá spozoruje požiar, v prípadoch rozsiahlejších požiarov najbližšia hasičská jednotka, či už sú to naši železniční hasiči alebo štátni, ale často aj obe spolupracujú pri ich zdoľávaní. Naším cieľom je udržiavať stav vo vývoji bezpečnosti železničnej prevádzky, bezpečnosti pri práci a prevencie pred požiarmi na primeranej úrovni, a preto je potrebné, aby všetci kontrolní a vedúci zamestnanci na všetkých stupňoch riadenia prijali nulovú toleranciu porušovania prevádzkových a bezpečnostných predpisov na svojich pracoviskách.

Ďakujem za rozhovor.  
Dana SCHWARTZOVÁ

Zodpovednosť za vznik nehody



Podielnosť zavinenia nehôd





# On-line spracovanie vlakov zefektívni prácu tranzitérov

Proces vlakotvorby sa začína aj končí v rukách tranzitérov z technických kancelárií zriaďovacích staníc. Kontrolujú vozne po príchode nákladných vlakov, ich rozradenie, sledujú druhotnú manipuláciu s vozňami a pripravujú súpisy východiskových vlakov, ktoré sú potrebné pre Prevádzkový informačný systém ŽSR (PIS) a následne pre celý proces riadenia vlakovej dopravy. Od 1. respektíve 16. augusta je ich práca v Košiciach a Bratislave podporovaná najmodernejšími technológiami. V týchto veľkých zriaďovacích staniciach začal Odbor dopravy GR ŽSR overováciu prevádzky novej aplikácie pre miestnu prácu s vozňami.

Spustenie overovacej prevádzky novej aplikácie určenej pre prácu s vozňami malo 1. augusta v Košiciach a 16. augusta v Bratislave prakticky rovnaký priebeh. Po rozdani inštrukcií na krátkych koordinačných poradách so zástupcami staníc sa zastavilo spisovanie vozňov zaužívaným spôsobom a prví tranzitéri vychádzajú do koľajiska k vlakovým súpravám s novými mobilnými zariadeniami PSION. Naľukujú posledné päťčíslicie vozňa a displej prístroja okamžite zobrazí celé číslo vozňa, jeho kmeňové údaje, relačný smer, hmotnosť vozňa aj tovaru, ale aj spôsob brzdenia. Prvý vozeň, druhý, tretí, ďalší a ďalší... Pokiaľ si tranzitéri osvojujú spisovanie vozňov s novými prístrojmi, Ing. Jozef Dudák, kľúčový užívateľ PIS, zástupca riaditeľa O410 GR ŽSR prezrádza niečo o tejto aplikácii: - **Zariadenie PSION bolo starostlivo vybrané za účasti zástupcov staníc zo všetkých dostupných zariadení na trhu s ohľadom na špecifické podmienky práce tranzitérov. Pracuje on-line, v reálnom čase, prostredníctvom GSM siete, čo je jej podstatná výhoda. Spísané vozne aj s prípadnými zmenami v údajoch sa okamžite zobrazujú tranzitérovi a všetkým zamestnancom ŽSR, ktorí majú prístup k aplikácii Miestna práca s voz-**

**ňom v predbežnom súpise vlaku. Tento integrovaný systém spolupracuje s ďalšími systémami a modulmi ŽSR. Údaje o zložení nákladných vlakov získava z PIS-u, do ktorého tiež zasiela finálne súpisy vlakov. Aplikácia miestnej práce s vozňami získava informácie o pohybe vlakov z modulu Prevádzkové informácie o vlaku; podklady pre vytváranie finálnych súpisov vlakov zasa z modulu Plánovanie vlakovej dopravy. Pre automatické nastavovanie smeru vozidiel využíva údaje modulu Smerovanie a základné číselníky PIS, tabuľky ako aj HDV sú preberané zo systému Centrálna správa kmeňových údajov.** - Tranzitér má po poslednom spísanom vozni v súprave ihneď k dispozícii predbežný súpis vlaku. Pracuje v miestnej časti aplikácie, ktorá mu poskytuje prehľad o vlakoch v stanici, obsadenosti koľají a vyťažnosti relácií. Systém zároveň kontroluje vlaky po príchode, pracuje s triedenkami a zaznamenáva druhotný posun a manipuláciu s vozňami. Po doplnení HDV tranzitér sfinalizuje súpis nového vlaku a zašle ho do PIS-u. Samozrejme, nová aplikácia umožňuje globálnu a lokálnu administráciu a dohľad nad miestnou prácou realizovanou zamestnancami na jednotlivých železničných staniciach.



Spisovanie vozňov bolo zo začiatku neisté a zdĺhavé. Tranzitérovi Jozefovi Prokopovi (vľavo) pomáha so PSION-om Ing. Marián Waschek, analytik firmy DITEC, a.s.

- Aj keď spísanie prvých súprav trvalo viac ako polhodinu, verím, že nová aplikácia miestnej práce s vozňami jednoznačne zvýši efektivitu práce tranzitérov. Nebudú potrebovať papierové triedenky, cez vysielачky konzultovať s vnútornými tranzitérmi nezrovnalosti v dátach a čo je tiež dôležité, po spísaní vlaku nebudú musieť sťahovať nazbierané informácie z mobilných prístrojov až po ich pripojení k základňovým staniciam v kanceláriách, - doplnia ďalšie informácie Ing. Roman Zeleňák, garant aplikácie MIP, vedúci oddelenia O 410. Po Košiciach a Bratislave sa aplikácia postupne zavedie do všetkých staníc, kde sa vykonáva miestna práca s vozňami pri ich triedení na rôzne relačné smery.

Martin BALKOVSKÝ,  
foto: autor, Dana SCHWARTZOVÁ



Mobilný prístroj PSION si v stanici Bratislava východ odskúšal Marián Lauro (druhý sprava). Jeho činnosť kontroluje (zľava) Ing. Jozef Dudák z O410 GR ŽSR a Ing. Marián Waschek z dodávateľskej firmy DITEC, a.s., prizerá sa Jozef Prokop.



V Košiciach začali spisovanie vozňov po novom 1. augusta. Tranzitérovi Milanovi Zambovi (v strede) pomáha so PSION-om Ing. Marian Hlavčo, analytik firmy DITEC, a.s. (tretí sprava) za účasti Ing. Romana Zeleňáka (vpravo), Ing. Jozefa Dudáka (vzadu) a prednostu košickej stanice Ing. Jána Miženka (prvý zľava).



# Najfrekventovanejšie priecestie s novou konštrukciou

Železnice SR z dôvodu zaistenia bezpečnosti dopravy a havarijného stavu vykonali počas deviatich augustových dní komplexnú rekonštrukciu priecestného zabezpečovacieho zariadenia a úpravu zabezpečovacieho zariadenia v km 4,419 medzi ŽST Podunajské Biskupice - ŽST Bratislava-Nové Mesto a km 7,215 medzi ŽST Bratislava-Nové Mesto - ŽST Bratislava ÚNS (Ivánska cesta).

Od 15. do 24. augusta bolo komplexne zrekonštruované najkomplikovanejšie a jedno z najfrekventovanejších priecestí na Slovensku - na Ivánskej ceste v Bratislave. Práce v cel-



Priecestné zabezpečovacie zariadenie uviedli do prevádzky v roku 1963. Pôvodné bolo typu PZS 4Z so závorami. V rámci zdvojkolajnenia trate Bratislava - Nové Mesto - Bratislava ÚNS sa v roku 1976 sprevádzkovalo priecestné zabezpečovacie zariadenie typu PZS 2 bez závor.



Komplexnú rekonštrukciu realizujú ŽSR z vlastných zdrojov, práce vykonávajú naši zamestnanci, iba s výnimkou asfaltovania a montáže priecestnej konštrukcie STRAIL, ktorú rieši firma D.I.S., a.s. Bratislava.

kovej hodnote 400 000 eur realizovali ŽSR z vlastných zdrojov a podieľali sa na nich najmä zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Bratislava. Demontovali staré gumokovové panely priecestia, odstránili pôvodný asfaltobetón, koľajové polia aj štrkové lôžko. Na novozriadenú sanačnú vrstvu z geotextílie a upravené nové štrkové lôžko uložili nové koľajové polia, jedine asfaltovanie a montáže priecestnej konštrukcie typu STRAIL vykonala firma D.I.S., a.s. Bratislava. Zároveň bolo upravené priecestné zabezpečovacie zariadenie, aby sa vylúčili časté poruchy, ktoré v zimnom období spôsobovalo solenie vozov-

Aj napriek vysokým teplotám majú práce, na ktorých sa podieľali najmä zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Bratislava, vysokú produktivitu, aby rekonštrukcia priecestia bola ukončená podľa plánu.



ky. Prejazd priecestím je však komplikovaný a nebezpečný v každom ročnom období, pretože rušnú cestu pretínajú tri koľaje - dvojkolajná trať Bratislava východ - Rusovce a jednokolajná trať Bratislava-Nové Mesto - Komárno. Keďže sa v tomto úseku zbiehajú až tri frekventované smery cestnej dopravy, v minulosti sa na priecestí stalo aj niekoľko vážnych dopravných nehôd. Pamätnou ostáva havária prázdneho mestského autobusu, do ktorého koncom apríla 2009 narazil vlak. Táto komplexná rekonštrukcia ale nerieši z pohľadu cestnej dopravy problémové prechádzanie cez toto priecestie. To je stále predmetom pokračujúcich rokovaní s mestom.

(balky)





# Silný vietor a dážď vyčíňali aj na železnici

Júlové počasie z polovice mesiaca bolo veru všelijaké. Silný dážď a vietor letnú atmosféru úplne narušili, a tak letné dni neboli o nič prívetivejšie ako ostatné časti roka. Ani k železničiarom, ktorí odstraňovali škody spôsobené na tratiach i zariadeniach nebolo počasie ústretové. Silný vietor a dážď vyčíňali na Kysuciach, vo Vysokých Tatrách aj v Brezne.

## Veterné besnenie na Kysuciach

Silný vietor, ktorý odfúkne dáždnik, v našich klimatických podmienkach nie je ničím výnimočný. Aby dokázal ale vyvrátiť obrovské stromy za niekoľko minút, to je dosť aj pre mocných chlapov. A presne takáto veterná smršť s krupobitím sa prehnala Čadcou v polovici júla. Nepríjemné stopy zanechala aj na železnici. Okrem toho, že povyvracala niekoľko desiatok stromov v centre mesta, počas búrky došlo k vyvráteniu aj niekoľkometrového smreku na koľaj trate Čadca – Makov v km 0,630. Našťastie sa tak nestalo v momente prejazdu vlaku a najbližší vlak rušňovodič dokázal včas zastaviť, keďže z diaľky zaregistroval prekážku na trati. Následky silného vetra odstraňovali zamestnanci čadčianskeho pracoviska SMSÚ ŽTS TO Žilina. Štyri vlaky mali meškanie približne hodinu a pol. Tornádo, ako ho nazvali miestni, so sebou zobralo aj strechu z budovy ZSSK CARGO. Jej zvyšky spadli a poškodili aj traťový stroj ASP-400.1/166, na ktorom



Odfúknutá strecha poškodila aj traťový stroj.

zostalo rozbité okno. Prírodný živel v takomto rozsahu nielen Čadčania, ale aj prednosta stanice Stanislav Králik ešte nezažili. – **Takúto**



Vyvrátený strom na trati. Našťastie nespadol v čase prejazdu vlaku.

**udalosť si tu za môjho pôsobenia nepamätám,** - zhodnotil prednosta stanice. Mohutný vzdušný vír podobný tornádu najviac zasiahol stromy na brehu rieky Kysuca a v centre mesta. Našťastie, nikto nebol zranený.

## Dážď podmýval trať v Brezne

Podobne ako v Čadci, tak aj v Brezne v časti Gašparovo, Brezno - Halny mali železničiar plné ruky práce s odstraňovaním škôd po obrovskom júlovom daždi. Voda podmývala trať v kilometri 5,243 – 6,127, a tak breznianski zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica mali, čo robiť, aby vrtochy počasia ponaprávali.

Kým sa traťováci snažili spojzduňiť trať, niektoré vlaky v úseku Brezno – Halny - Gašparovo, smer Červená skala a Brezno - Halny – Pohronská Polhora smer Tisovec boli vylúčené. Nasledovalo vyčistenie priepustov, dosypanie štrku a úpravy zemnými strojmi, aby sa doprava obnovila.

Podobná situácia, aká bola v Brezne, bola takmer v rovnakom čase aj na trase Tisovec - Hnúšťa v kilometri 47, 239.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ



V smere Brezno - Halny - Pohronská Polhora bola trať po daždi v takomto stave...



...a úsek trate Brezno - Halny - Gašparovo.



# Vynovené výhybky pod Čachtickým hradom

**Počas dvoch júlových týždňov neskrývali prekvapenie poniektorí cestujúci vezúci sa vo vlakoch z Nového Mesta nad Váhom na Myjavu. Namiesto zvyčajnej trasy smerovali súpravy k Piešťanom, aby po krátkej úvraťovej jazde vyčkali na čachtickej spojke protiidúce spoje. Pravidelné križovanie motorákov v Čachticiach totiž znemožnila obnova miestnych výhybiek.**

Ťažkú strednú opravu dvoch výhybiek realizovali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Nové Mesto nad Váhom, mechanizmy poskytl SMSÚ ŽTS MDS z Bratislavy a Žiliny. Počas dvoch týždňových výluk spoločnými silami vytrhli na oboch zhlaviach po jednej výhybke, na rošte vymenili zhnité podvaly, znečistený zvršok nahradili novým štrkom a zregenerované výhybky uložili na pôvodné

miesto. Keďže staničná budova je voči koľajisku umiestnená excentricky, neďaleko myjavského zhlavia, obnova výhybky na tomto zhlaví sa nezaobišla bez zásahu do sypaného nástupišťa. Skrátilo sa síce až o 70 metrov, napriek tomu ostávajúcih 165 metrov postačuje pre bezpečný prístup cestujúcich k vlakom premávajúcich na tejto trati. Celkovo vymenili traťoví robotníci na

oboch výhybkách 38 podvalov, zlepšili aj geometrickú polohu ostatných výhybiek v hlavných staničných koľajach. Ak si k tejto náročnej činnosti prirátame vrtošivé a prevažne nepriaznivé počasie, znie to priam neuveriteľne, že pôvodný termín výluky sa traťovákcom z Nového Mesta nad Váhom podarilo skrátiť o niekoľko hodín.

**(balky), foto: autor**



Juraj Miškech, Dušan Procházka a Ivan Jurák pracovali na oprave rozchodu výhybky a upevňovaní koľajnic k podvalom.



Traťoví robotníci z SMSÚ ŽTS TO Nové Mesto nad Váhom rovnomerne rozkladali nasypaný štrk k podvalom výhybky.

## Aj „zbytočná“ rekonštrukcia v Markušovciach má význam

**Pri nedostatku investičných prostriedkov je pozitívom každá oprava nevyhovujúceho stavu železničnej infraštruktúry. Železničari v Markušovciach ale boli pri júlovej obnove dvoch výhybiek a 250 metrov manipulačnej koľaje skeptickí. Nie však preto, že dodávateľ využil zregenerované materiály. Pri nízkom objeme nakládky by si totiž vedeli predstaviť aj účelnejšie vynaloženie financií do vyťaženejších úsekov tratí.**

Stavebná činnosť na výhybkách č. 8 a 9 a ôsmej, nakládkovej koľaje, podľa niektorých miestnych železničiarov považovaná za zbytočnú, je dokončením komplexnej rekonštrukcie výhybiek v stanici z roku 2002. Tak ako mnohé iné investičné akcie aj táto stavba bola o rok neskôr pozastavená. Dovtedy stihli Železničné stavby obnoviť len výhybky pri stavadle 2. Stavebné práce na výhybkách košického zhlavia pri stavadle 1 už ďalej nepokračovali, ale napriek vzájomným rokovaniam oboch strán k výpovedi zmluvy nedošlo. Rozpracovanú stavbu v obje-

me 325 000 eur bolo potrebné ukončiť fyzicky aj zmluvne, takisto pretrvával aj nevyhovujúci technicko-prevádzkový stav výhybiek. Po druhej aktualizácii investičného plánu ŽSR zabezpečeného z vlastných zdrojov, ktorý Správna rada ŽSR 30. júna navýšila o 70 miliónov eur, sa preto nedokončená rekonštrukcia výhybiek v Markušovciach ocitla v zozname 143 investičných akcií realizovaných dodávateľským spôsobom. Okrem sklzových stavieb sa v ňom nachádzajú aj ďalšie práce na odstránení havarijných stavov železničnej infraštruktúry, na dokončení vysoko



Obnovu výhybiek a manipulačnej koľaje realizovali zamestnanci Železničných stavieb. Práce boli zazmluvnené ešte v roku 2002.

rozostavaných investícií, elektrifikácie tratí, ale aj riešenia prevádzkových potrieb zameraných na zaistenie bezpečnosti železničnej prevádzky. Dokončenie obnovy výhybiek v Markušovciach bolo z pohľadu zabezpečenia prevádzkyschopnosti potrebné a bolo už aj materiálne pripravené. Po nej budú v nasledujúcom období zákonite nasledovať ďalšie stavby z dlhého zoznamu investičného plánu ŽSR.

**Martin BALKOVSKÝ, foto: autor**

# Výstavba železničných tunelov na Slovensku

**Kým prešiel vlak prvýkrát po novopostavenej železničnej trati, projektanti a samotní stavitelia museli vynaložiť mnoho síl a umu pri riešení technických problémov, ktoré vznikali pri jej výstavbe. Nielenže museli vybrať ten najvhodnejší variant trasovania železnice, ale zároveň ho museli aj vedieť zrealizovať. Mnohokrát bola železnica ako stavebné dielo nútená prekonávať rôzne prírodné prekážky. Jej včlenenie do krajiny nám dnes pripomínajú dominantné mosty a viadukty, násypy, zárezy alebo železničné tunely. A práve tunely boli jedným z najťažších a zároveň najdrahších stavebných diel na železnici.**

Ich výstavba bola nesmierne namáhavá, finančne náročná a nebezpečná. To bol dôvod, prečo sa s výstavbou tunelov začalo len tam, kde nebolo možné iné riešenie trasovania. Pred samotným začatím stavby tunela sa uskutočnili v jeho danej trase geologické prieskumy. Tie napomáhali projektantom utvoriť si obraz o zložení hornín, do ktorých mali raziť tunel. Na základe zistení charakteru hornín sa stanovili potrebné raziace parametre, metóda razenia a navrhol sa vhodný typ ostenia tunelovej rúry. Pod metódou razenia sa rozumel spôsob dolovania horniny vo vyňčenom smere, zaistenie tunelovej diery vhodným systémom podpier a jej samotným obmurovaním. Stavba prvých tunelov sa príliš nelíšila od stavieb v baníctve. Železničný tunel na rozdiel od baníckej štôlne má väčšie rozmery. Pri jeho stavbe sa začali uplatňovať rozdielne raziace sústavy. Každá mala svoje pomenovanie najčastejšie podľa miesta jej vzniku či krajiny, kde sa používala najčastejšie.



Vrbovecké nádvorie pri stavbe tunela pod Poľanou.

## Nemecká, belgická, anglická, rakúska i talianska

Za najstaršiu sa považuje nemecká tunelovacia sústava použitá prvýkrát v roku 1803. Okrem nej sa vyvinuli ďalšie sústavy s názvami belgická (1828), anglická (1834), rakúska (1837) a talianska (1867). V neskoršom období sa jednotlivé spôsoby razenia tunelov navzájom spájali a vznikali tak modifikované raziace sústavy. Dôvodom bolo zužitkovanie zistených technických skúseností z jednotlivých sústav a ich vnesenie do praxe priamo už podľa zistených geologických prieskumov. Pri výstavbe železníc na území Slovenska sa najskôr používala rakúska tunelovacia sústava. Touto metódou bol ako prvý razený v rokoch 1844-1848 tunel pri dneš-

nej bratislavskej hlavnej stanici. Neskôr sa použila pri stavbe tunelov na Košicko-bohumínskej železnici (1871-1872), tunelov na trati Uhorskej severnej železnice (1869-1872), stavbách Oravského (1898), Handlovského (1908) a Oždianskeho tunela (1912). Rakúska tunelo-



Ľahká výdrevka pri stavbe Čachtického tunela.

vacia sústava vychádzala z vyrúbania celého tunelového prierezu a až potom bola tunelová diera obmurovaná kameňom od základu k vrcholu klenby. Jej modifikovaná metóda sa prvýkrát u nás použila pri stavbe Jablonického tunela (1897). Organizácia prác u nej bola upravená tak, že sa dalo kedykoľvek prejsť od práce v osamelých pásoch k práci plynulej, a tak sa stále viac prispôbovať meniacim sa tlakom hornín. Modifikovaná rakúska sústava bola počas výstavby železníc po prvej svetovej vojne použitá takmer pri všetkých našich tunelloch. Avšak napríklad pri začatí razenia tunela pri Lupóve (1871), časti Zlatnianskeho (1908), Neresnického (1923-1924) a niekoľkých pásov Bujanovského a Jablonovského tunela (50. roky 20. storočia), bola pre silne tlačivé horniny použitá belgická tunelovacia sústava. Pri nej bol tunel razený od vrchnej klenby smerom dole, pričom boli jeho steny ihneď po dosiahnutí stanoveného prierezu postupne obmurované. Metóda tak predchádzala pri nestabilných horninách zrúteniu či zavaleniu vyrúbanej tunelovej diery.

## Hrenca II a Kremnický sú špecifické tunely

Špecifickými tunelmi postavenými v 30. rokoch 20. storočia sú tunely Hrenca II a Kremnický, ktoré neboli razené žiadnou zo spomínaných sústav. Oba tunely vznikli len zaklnutím pôvodných skalných zárezov, neustále ohrozovanými padajúcimi zvetranými horninami na trať.

Neodmysliteľnou súčasťou pri razení tunela bolo dodržiavať správne zapretie stien pred ich vymurovaním. Na tento účel sa používali drevené trámy zapreté podľa stanovených plánov. Ich odstránenie bolo možné až po odizolovaní a vymurovaní stien tunela. Ako izolačný materiál proti prenikajúcej vode sa pod ostiením spočiatku používali asfaltové dosky, olovené dosky, plechy, betón s prísadou Tricosalu. Novšími metódami v izolácii tunelov bolo aplikovanie systému medziľahlej izolácie asfaltovou lepenkou, juťovou vložkou a asfaltovým náterom kombinovaným s ochranným murivom z betónových tvárnic. Na krytie stien tunela sa najčastejšie používal opracovaný kameň. Pri silnom tlaku v podloží sa namiesto kameňa začali používať betónové tvárnice, ktoré však v klenbe boli spájané naďalej z opracovaného kameňa. Nesmierne dôležitým článkom v stabilite tunela bolo správne zaistenie základne - dna tunela. To bolo v prvých etapách vykladané opracovaným kameňom a neskoršie



Ťažká výdrevka pri stavbe tunela Pod Poľanou.



ho nahradil betón. Odvodnenie tunela bolo riešené žlabom vedeným buď krajom alebo stredom tunelovej rúry.

### Aj tunely mali nádvorí

Nevyhnutnou súčasťou pri razení tunela bolo technické vybavenie pre založenie technickej základne. Tá sa zväčša umiestňovala v blízkosti razených štôlní. Pri veľkých stavbách sa táto plocha nazývala tunelovým nádvorím. Na takomto nádvorí sa nachádzala okrem kováčskych dielní, technicko-strojného zázemia, skladov aj kuchyňa s jedálňou, sociálne zariadenia a oby-



Acetylénový kahanec, benzínová indikačná lampička, Wolfova elektrická bezpečnostná lampička.

tove. Spočiatku sa razenie tunelov vykonávalo ručným náradím, medzi ktoré patrili banícke kladivá, železka či čakany. Pre väčšie vylamovanie hornín sa používal pušný prach nasýpaný do potrebných otvorov vyvrtaných ručnými vŕtačkami. Ale pravdepodobne už v 70. rokoch 19. storočia sa namiesto pušného prachu začal používať pri razení tunelov dynamit. Výhodou dynamitových náloží bolo ich bezpečnejšie odpaľovanie a podstatné na ich vsunutie do skaly bolo, že nebolo potrebné vŕtať veľké diery. Dynamitová nálož zložená so želatínového roztoku strelnej bavlny v nitroglyceríne, bola zároveň trikrát silnejšia než dovtedy používaný pušný prach. Ako osvetlenie pri práci slúžili robotníkom len lampy na repkový olej, neskôr sa začali používať lampy karbidové. Na zistenie výbušných plynov sa používali Wolfove alebo Pierlerove indikačné lampy. Ak hrozilo pri razení tunela nebezpečenstvo z výbuchu plynov, používali sa aj akumulátorové lampy



Model postupu stavebných prác pri rakúskej modifikovanej sústave.

typu Wolf. Postupným zdokonaľovaním banskej technológie na prelome 19. a 20. storočia sa pri razení začali používať stroje poháňané stlačeným vzduchom. Išlo o zbijačky, vŕtacie kladivá a lopatky. Pre ich účel boli preto na nádvorí tunela zriadené kompresorové stanice s veľkými

zásobníkmi na stlačený vzduch. Z obdobia prvej ČSR medzi osvedčené značky pneumatického náradia patrili Flottmann, Vítkovice, Ingersoll-Rand Co, Demag či Mayer. Ich nasadenie preto viditeľne napomohlo v razení tunelov, čo malo vplyv aj na skrátenie otvorenia daného železnič-

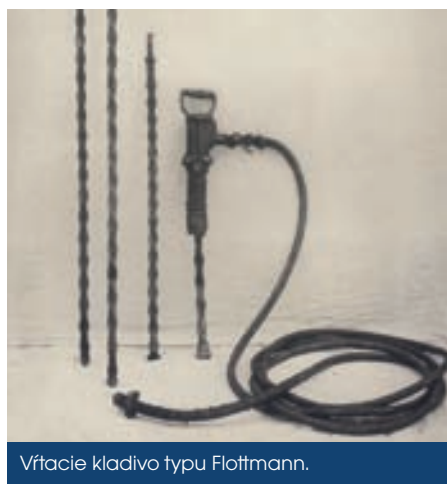


Portál tunela Pod Poľanou počas výstavby.

ného spojenia.

### Fúriky a vozíky nahradila koľajová technika

Vydolovaná hornina sa poväčšine prípadov vyvážala z tunela fúrikmi a tlačnými vozíkmi. Tento systém vyvážania horniny bol však pomalý a fyzicky náročný. Neskôr sa v vývojom spaľovacích motorov sa na ťahanie banských vozíkov začali používať úzkorozchodné rušne. Tie boli používané hlavne pri dlhých tuneloch. Tam, kde to nedovoľovali technické parametre (možnosť výbuchu podzemných plynov), boli používané rušne na stlačený vzduch. Takéto nasadenie koľajovej techniky pri razení tunelov si však vyžadovalo aj presné skonsolidovanie prísunu a zároveň vývozu súprav. Preto bolo nutné vždy určiť



Vŕtacie kladivo typu Flottmann.

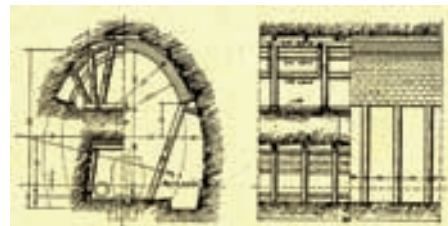
jasný časový poriadok - grafikon, ktorý zabezpečoval bezpečnú jazdu takýchto vláčikov.

Výstavba tunela si taktiež vyžadovala aj opatrenia v podobe dostatočného odvodnenia tunelovej diery a pri dlhých tuneloch aj zabezpečenie prísunu vzduchu pre robotníkov, ktorí vykonávali raziace práce. Odvodnenie sa najčastejšie riešilo vyhlíbením žlabu v strede raziacej štôlnie. Tam, kde to vyžadoval technologický postup, boli nasadené aj čerpadlá na vodu. Potrebný vzduch sa k robotníkom na konci štôlnie dostával pomocou rúry vedenej z nádvorí tunela. Na vŕhanie vzduchu do potrubia boli pre tento účel zhotove-

né špeciálne ventilátory poháňané elektromotormi. Okrem už spomínanej technickej základne bolo nádvorie tunela zásobované stavebným materiálom. Ten sa najčastejšie dovážal úzkorozchodnými železničkami, spájajúc nádvorie tunela s najbližším mestom či štátnou cestou. Úspech pri razení tunelov závisel vždy od výberu vhodnej tunelovacej sústavy a od využitia v tej dobe dostupnej technickej základne.

### Najnovší železničný tunel je pod Tureckým vrchom

Tak ako všetko ostatné podobne aj razenie tunelov prešlo svojím historickým vývojom. No napriek ťažkým stavebným podmienkam bolo do



Postup prác pri belgickej tunelovacej sústave.

dnešnej doby na území Slovenska postavených 81 železničných tunelov, cez ktoré bola začatá železničná prevádzka. Avšak tento stav nie je konečný. V krátkej budúcnosti sa počet tunelov rozšíri o tunel pod Tureckým vrchom pri Novom Meste nad Váhom. Na jeho razenie je použitá nová rakúska tunelovacia sústava s rozpojovaním hornín pomocou trhačích prác založená na osadení pružného ostenia (železnej armatúry), pod ktoré je potom nainštalované debnenie vo forme pohyblivého zariadenia. Po nainštalovaní takto pripraveného ostenia a debnenia je na stenách tunelovej diery vstrekovaný betón takzvanou mokrou cestou. Dokončený tunel by mal byť dlhý 1740 metrov a jeho technické parametre by mali dovoliť traťovú rýchlosť 200 km/h.

**Bc. Peter KALLO, konzultant: Mgr. Miroslav KOŽUCH, PhD. , Foto: archív MDC**

### Zaujímavosti železničných tunelov na Slovensku:

- Najstarším tunelom je Bratislavský I, nachádzajúci sa v obvode hlavnej stanice v Bratislave (1844-1848).
- Poslednými postavenými tunelmi sú Ružínsky a Bujanovský (1950-1955).
- Najkratším jednokoľajným tunelom je Turček (37,1 m) na trati Zvolen - Hronská Dúbrava - Diviaky.
- Najkratším dvojkolajným tunelom je Ružínsky (130 m) na trati Košice - Žilina.
- Najdlhším jednokoľajným tunelom je Čremošiansky (4697 m) na trati Banská Bystrica - Diviaky - Vrútky.
- Najdlhším dvojkolajným tunelom je Bujanovský (3410 m) na trati Košice - Žilina.
- Najvyššie položený tunelom je Besnický (957 m n.m.) na trati Červená Skala - Margecany.

Komentár k článku 285 predpisu ŽSR Ž 1 Pravidiel železničnej prevádzky

V predpise ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky v článku 285 sa uvádza nasledovné:

**„Návesťou 98 - Koniec vlaku sa označuje posledné dráhové vozidlo vlaku (platí aj pre tlačené vlaky). Pri vlaku s nepriveseným postrkovým HDV sa musí okrem postrkového HDV označiť koncovou návesťou aj posledné dráhové vozidlo na vlaku. To platí aj pre vlaky s postrkovým HDV, ktoré bude v priebehu jazdy vlaku odpojené. Na neprivesenom postrkovom hnacom vozidle musia za tmy alebo zníženej viditeľnosti svietiť aj predné biele svetlá.“**

Tolko teória a teraz dopravná situácia.

V železničnej stanici „A“ bol zostavený nákladný vlak. Po splnení všetkých podmienok, ktoré sú predpísané pred odchodom vlaku, z tejto stanice aj odišiel (obr.1).

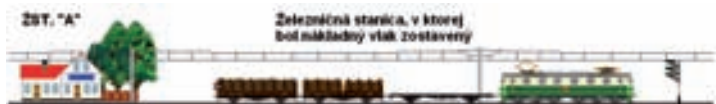
O 20 kilometrov ďalej v ŽST „X“ bol do tohto vlaku pridaný „privesený“ postrk, ktorý mal ísť s nákladným vlakom do susednej stanice (nie konečnej), kde mal byť odvesený (obr. 2).

**Otázka: Čo s koncovou návesťou, ktorou bol označený koniec vlaku bez postrku? Je potrebné návestné dosky z posledného vozňa po zaradení postrku zložiť alebo môžu ostať zavesené?**

Odpoveď na otázku je uvedená v článku 285 predpisu ŽSR Ž 1 Pravidiel železničnej prevádzky, kde je v prvej vete uvedené, že návesť 98 - Koniec vlaku sa umiestňuje na posledné vozi-

dlo vlaku, čiže v prípade tlačeneho vlaku je to postrk. S dvomi koncovými návesťami označujúcimi koniec vlaku sa uvažuje iba pri neprivesenom postrku, preto z uvedeného vyplýva, že po zaradení priveseného postrku v nácestnej stanici musia byť návestné dosky z posledného vozňa zložené.

**Bc. Emil CHLEBNÍČAN**



## POZVÁNKA

**Pozývame vás na ŽEL-RAIL 2011**

**Presne dva roky uplynuli od poslednej železničarskej výstavy na Slovensku a na brány železničnej stanice vo Vrútkach už klope v poradí 11. ročník podujatia pod názvom ŽEL-RAIL 2011. Vystavovatelia prezentujúci výrobky a služby pre železnice a dopravu sa tak opäť stretnú na mieste opradenom tradíciou a dýchajúcom históriou.**

Pod záštitou 1. podpredsedu vlády a ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Jána Figeľa ako aj primátora mesta Vrútky Miroslava Mazúra sa 20. septembra otvoria brány výstavniska pre návštevníkov a obchodných zástupcov. Pri samotnom otvorení nebudú chýbať ani zástupcovia železničných spoločností ŽSR, ZSSK, ZSSK CARGO.

Jediné podujatie svojho druhu na Slovensku pripravilo svoj program aj za podpory Žilinskej univerzity, Inštitútu dopravnej politiky či Únie európskych železničných inžinierov. Významnú úlohu na podujatí zohrajú aj ukážky práce železničnej polície, nadšenie železničných modelárov a po-

teší i expozícia historických vozňov. Množstvo zaujímavých akcií, jazda historickým vláčikom, práce mladých umelcov, ale aj fotografov – to všetko ponúka táto výstava na jednom mieste. Najdôležitejšou súčasťou výstavy sú samotné expozície vystavovateľov, ktorých bude v tomto roku vo Vrútkach viac ako ostatný raz. Prezentované budú najmä koľajové vozidlá, elektrické a dieselové jednotky, súpravy, ale aj služby pre verejnosť a dopravcov. Okrem najdôležitejších hráčov na trhu v podobe najväčších železničarských subjektov to budú aj spoločnosti ako Tat-ravagónka Poprad, ŽOS Zvolen, ŽOS Vrútky, ale aj ďalší členovia Asociácie výrobcov a opravcov koľajových vozidiel. Od našich západných susedov zavítajú na Slovensko

exponáty spoločností CZ LOKO, Škoda Vagonka a takisto tu budú prezentované aj produkty spoločností, ako napríklad PROKOP-RAIL, Brens, Miteral a veľa ďalších. Prezentovať sa budú aj novinky z oblasti nanotechnológií, telekomunikačnej techniky, elektroniky, ale aj náhradných dielov a strojárskych výroby. Zaujímavosťou bude prezentácia

nových uniforiem a odevov zamestnancov železníc, firemné prednášky domácich a zahraničných účastníkov, ale aj konferencia RAILINFORM 2011, ktorá sa bude spájať s programom 20. medzinárodnej konferencie „Súčasný problémy v koľajových vozidlách – PRORAIL 2011“, ktorá bude v tomto čase prebiehať v Žiline.

**Spájanie odbornej a prezentačnej stránky je nepochybne veľkou výhodou tohto podujatia, ktoré jeden celý deň venuje konferencii OPD 2007-2013 a upozorní tak záujemcov a odbornú verejnosť na dôležité projekty a témy súvisiace s dopravou u nás. Podujatie, na ktorom každý nájde niečo zaujímavé, sa bude tešiť na Vašu návštevu v dňoch 20. – 23. septembra.**





# Efektívna diagnostika mení systém údržby zariadení

**S narastajúcou zložitou technických zariadení sa adekvátne mení aj spôsob ich údržby. Neoddeliteľnou súčasťou moderných elektronických technológií sa stávajú aj prvky a metódy diagnostiky. Priebežne zhromažďujú namerané hodnoty, vyhodnocujú údaje o stave objektu a vykonávajú jeho monitoring. A práve získavanie relevantných informácií o objektívnom stave zariadení, uplatňujúce sa najmä v prediktívnej údržbe a predvídavosti poruchových stavov, je jedným z hlavných účelov implementácie diagnostiky do interných riadiacich aktov (IRA) ŽSR pre správu a údržbu zariadení železničnej infraštruktúry.**

## Efektívnejšie využitie ľudského potenciálu a investícií

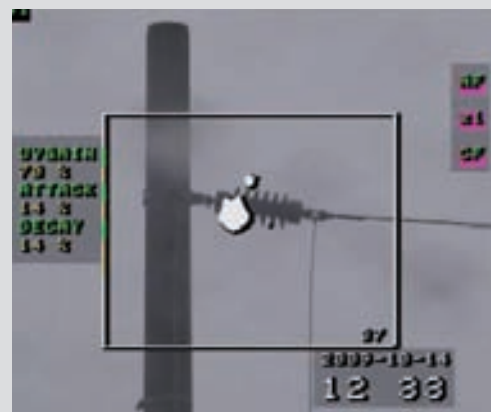
Nespochybniteľnou ekonomickou výhodou diagnostiky zariadení železničnej infraštruktúry je fakt, že monitorované zariadenia železničnej prevádzky slúžia v prevádzkyschopnom stave aj po uplynutí doby návratnosti investície do zariadení. To spôsobuje pokles prevádzkových nákladov a na druhej strane to otvára možnosti pre ďalšie zlepšovanie technologického zariadenia železníc a systematické zvyšovanie bezpečnosti a plynulosti železničnej prevádzky. Z dôvodu veľmi širokého spektra prevádzkovaných systémov v sieti ŽSR sa ale požiadavky na analýzu sledovaných systémov a postupy diagnostiky líšia, v závislosti od jednotlivých druhov zariadení. Zapracovaním diagnostiky do interných riadiacich aktov ŽSR sa však docíli nielen efektívnejšie využitie diagnostickej techniky vrátane certifikovaných zamestnancov pre výkon diagnostiky, ale tiež efektívnejšie využitie udržiavajúcich zamestnancov pri súčasnom znížení nákladov na výkon údržby. Cieľom implementácie diagnostiky do IRA je preto maximálne využitie výsledkov diagnostiky v predikcii stavu zariadení, v spojení s plánovaním finančných prostriedkov. Na základe výsledkov diagnostiky nebude potrebné vykonávať niektoré plánované rozsiahle údržbárske zásahy, ale údržba sa zameria na zistené nedostatky a chyby, ktoré budú cielene odstránené. Tým bude dosiahnutá úspora materiálu, zníži sa počet výluk zariadení a s tým i súvisiace obmedzenia prevádzky na železnici.

## Periodický systém údržby nahradí prediktívny

Kontinuálna diagnostika monitorovaných zariadení si taktiež vyžaduje aj aktívnu spoluprácu zamestnancov ŽSR, podieľajúcich sa na zabezpečení prevádzky diagnostikovaných objektov. V súčasnosti sa stretávame s tromi možnosťami údržby zariadení. Kritické riadenie údržby predstavujú zariadenia, ktoré sa prevádzkujú až do prípadnej poruchy. Ich opravy, mnohokrát spojené aj s výmenou častí zariadenia, predstavujú vysoké finančné náklady. Takáto údržba s rizikom nečakaného výpadku je výhodná pri využívaní dosluhujúcich zariadení. Ďalšou kategóriou sú zariadenia udržiavané systémom plánovanej periodickej a aktualizovanej údržby. Vopred sa nakúpia náhradné diely a v plánovanej výluke sa vymieňajú aj komponenty, ktoré by ešte boli funkčné. Posledná kategória údržby je založená na priebežnom monitorovaní technického stavu, pričom oprava sa vykonáva cielene iba na časti zariadenia, ktorému hrozí poškodenie. Správne nastavený program takejto prediktívnej údržby odstráni riziko možných dohadov o stave zariadenia a zároveň sa budú lepšie využívať dostupné a overené technológie diagnostiky, ako napr. analýza vibrácií, infračervená termografia, diagnostika olejov a častíc opotrebenia, alebo ultrazvukové testovanie. Keďže si diagnostika zariadenia väčšinou nevyžaduje odstávku monitorova-

ného objektu, prediktívna údržba sa bude vykonávať predovšetkým na zariadeniach s vysokou dôležitosťou pre zabezpečenie prevádzky železničnej infraštruktúry a všade tam, kde je tento výkon ekonomicky efektívny. Pri rozdelení údržby do jednotlivých kategórií sa preto bude prihliadať na kritériá ekonomickej náročnosti, dôležitosti vo vzťahu k dopravnej infraštruktúre, ale aj bezpečnosti osôb a majetku a typu zariadenia. Je teda zrejmé, že zvyšovanie spoľahlivosti zariadení je možné docíliť aj zmenou systému údržby a postupným znižovaním objemu údržby v stanovených cykloch a prechodom k údržbe podľa technického stavu zariadenia, tzv. prediktívnej údržbe. Aplikácia efektívnej diagnostiky do stále zložitejších systémov údržby je nevyhnutnou podmienkou pri technickom rozvoji a zabezpečení kvality železničnej prevádzky.

Ing. Ján ROHLÍČEK



Diagnostikou sa nielen predlži životnosť a zníži samotná poruchovosť zariadení, ale sa neustále znižuje vplyv zariadení na plynulosť a bezpečnosť železničnej prevádzky.

Okrem upraveného historického centra mesta je Hradec Králové v železničných kruhoch známy aj jedinečnou monotematickou múzejnou expozíciou Českých dráh, zameranou na železničnú zabezpečovaciu a oznamovaciu techniku. Len o 17 kilometrov ďalej, v Jaroměři, sa zasa nachádza niekoľko unikátnych rušňov.

Exponáty múzea v Hradci Králové sú sústredené v areáli firmy Signal Mont s.r.o.. Vonkajšej časti dominujú návěstidla a výstražníky priecestných zabezpečovacích zariadení, ktorým sekundujú koľajové brzdy, mobilný rádiový vlek, alebo komponenty drôtovodov. Vnútorňa časť demonštruje historický vývoj tejto dômyselnej techniky. Z odborného výkladu sprievodcu sa návštevník dozvie nielen význam výmenovej zámky či relé, ale aj podstatu prístrojov staničných, traťových a priecestných zabezpečovacích zariadení. Priestor oznamovacej techniky zapíňajú viaceré telefónne a diaľnopisné prístroje, informačné zariadenia, diagnostické



Časť expozície v Hradci Králové je vyhradená stavadlovým a hradlovým zabezpečovacím zariadeniam.

a meracie sústavy, dokonca aj automatická telefónna ústredňa. Všetky exponáty predstavujú predovšetkým ľudský um či remeselnú zručnosť pri uplatnení technických objavov a vynálezov.

Osem parných rušňov sa zasa ukrýva v útrobách vyše 100-ročnej rotundy v Jaroměři. Nachádza sa v nej aj najstarší rušeň v Čechách s označením 310.006, vyrobený v roku 1878, raritou je tiež ozubnicový parný rušeň 404.003 z roku 1901, ktorý jazdil na ozubnici Tanvald – Kořenov. Spoločnosť im robí ďalší unikát - elektrická akumulátorová lokomotíva, ktorú zhotovila továreň Ringhoffer v roku 1916 pre potreby vlastnej vlečky. Z dvoch kusov sa zachoval len exponát deponovaný práve v Jaroměři. Vďaka dobrovoľným nadšencom koľajových veteránov areál depa dýcha pravou atmosférou doby, keď ešte Železnici vládla para.

(balky), foto: autor



Ctibor Pokorný, kustód múzea, hravou formou vysvetľuje princíp zabezpečovacieho zariadenia na priecestí.



Rotunda depa v Jaroměři ukrýva jedinečné exponáty prevažne parnej éry.

## Cyklománia pre všetkých

ŠK Cyklo-Tour Sereď, mesto Sereď a ZO OŽŽ pri ŽST Leopoldov týmto pozývajú všetkých držiteľov režijných preukazov dňa 3. septembra 2011 na 4. ročník v rámci M-SR železničiarov v cestnej cyklistike. Miesto konania - mestský park Sereď.

ŠTART o 13.30 h. Dĺžka trate 70 km. Štartovné pre účastníkov pretekov 3 eurá.

Cykloturisti s horskými bicyklami absolvujú trasu po značených cyklotrasách popri Váhu a pre tých najmenších je pripravený spoločenský program s nenáročnými súťažami. V príjemnom prostredí blízkosti rieky Váh bude pre vás pripravené občerstvenie zdarma, muzička, pekné počasie a dobrá nálada. Každý účastník si odnesie pamätný diplom a sladké odmeny z Pečivární Sereď.

Viac informácií na:

e-mail: [dholbik@centrum.sk](mailto:dholbik@centrum.sk)  
alebo na tel. číslo 0903 532893.

Tešíme sa na vás.

Dušan Holbík, SP Leopoldov

## Odhalia rádioaktivitu v tovare

Železničari ročne evidujú 10 až 15 záchytov rádioaktívneho tovaru, najmä železného šrotu. Ten nielen ohrozuje zdravie pracovníkov, ale spôsobuje aj ekonomické straty dopravcom. Železničná stanica Bratislava východ je od 28. júla prvou stanicou na Slovensku, ktorá dokáže vo vozňoch detekovať rádioaktívny tovar. V minulosti síce existovala monitorovacia brána na bratislavskej stanici, ale fungovala len krátko. Nové zariadenie dokáže presne určiť namerané hodnoty rádioaktivity a lokalizovať aj časť vozňa, kde sa tovar nachádza. Vozne sa v takom prípade bezpečne odstavujú a materiál sa vyberie. Brána bude monitorovať najmä vozne pohybujúce sa medzi Slovenskom a Rakúskom. Identické zariadenia by bolo vhodné namontovať aj na priechodových stanicách s Poľskom, odkiaľ často prichádzali rádioaktívne materiály. Rezort dopravy preto uvažuje nainštalovať v budúcnosti podobné systémy aj na ďalšie dôležité železničné uzly na Slovensku.



## Handlovský piknik

Touto cestou by sme sa chceli srdečne poďakovať ZV OZŽ v Handlovej, ktorý už niekoľko rokov organizuje pre nás a naše deti piknik v prírode. Tohtoročný júnový bol na „cvičáku“ v Handlovej. Za množstvo súťaží pre deti aj pre dospelých ďakujeme nášmu predsedovi Marianovi Kamodymu. Za vybavenie areálu a jeho dokonalú prípravu ďakujeme kolegom Romanovi a Alenke Lenhartovcom. Nechýbal vynikajúci guláš z hrnca našej výhybkárky Milky Lenhar-

tovej a tiež opekačka v rézii hladných krkov detí, ich rodičov a starých rodičov. Pri tejto príležitosti sme sa oficiálne rozlúčili s našou už bývalou kolegyňou Monikou Vráblikovou, ktorá však naďalej zostáva našou priateľkou. Táto akcia sa vydala aj napriek dnešnej veľmi ťažkej situácii na železnici. Priazeň nám prejavilo tiež počasie a svorne sme všetci skonštatovali, že aj toto je to, čo nás spája a že sa na pokračovanie v budúcom ročníku veľmi tešíme.

(ŽST Handlová)



## Memoriál Jozefa Pellu už po šesnásty raz

Futbal ako jeden z najpopulárnejších kolektívnych športov ožil v sobotu 25. júna v jednej zo svojich foriem, malom futbale, v areáli FK Kysak. FK Sokol Kysak ( ŽST. Kysak) v spolupráci so ZO OZŽ pri ŽST Kysak usporiadal turnaj v minifutbale - za účasti družstiev: ŽST Košice, OR Košice (ŽST Čierna nad Tisou), UZ Užhorod, MÁV Miskolc, OLD BOYS Kysak, ŽST Kúty a domáceho FK Sokol Kysak. Hralo sa systémom každý s každým. Zápasy rozhodovali kvalifikovaní rozhodcovia SFZ, hralo sa podľa pravidiel SFZ pre malý futbal. Víťazom sa stalo domáce mužstvo FK Sokol Kysak. Prvé štyri družstvá dostali pekné trofeje, vecné ceny, víťaz si navyše odniesol aj putovný pohár.

(PT)



## Zlato pre OR Košice

Tretí júnový deň sa uskutočnil v Českej Třebovej XXI. ročník medzinárodného futbalového turnaja zamestnancov železničných staníc - Memoriál Václava Khola. Jedným zo stálych účastníkov tohto turnaja bola aj reprezentácia OR Košice, ktorá počas svojich doterajších účastí dosahovala úspechy v umiestnení na popredných miestach. Na tohtoročnom turnaji reprezentácia OR Košice získala prvenstvo. Turnaja sa zo Slovenska zúčastnili aj mužstvá ŽST Kysak a ŽST Kúty.

(ŠSZ)

Víťazné družstvo: (horný rad) Vedúci mužstva - Ing. Vladimír Gajdoš, Róbert Chalupka, Peter Bino, Mihók Zoltán, Tibor Bodnár. (dolný rad) Atila Molnár, Ondrej Jasenčák, Ing. Štefan Sztanko, Štefan Sovák, Roland Kázmer.



## „ŽT-čkári“ oslavovali športom a relaxom

Zamestnanci Železničných telekomunikácií (ŽT) oslávili Deň železničiarov v predstihu – už 27. a 28. júna. Vo Vyhniach si pripomenuli svoj deň ešte pred zmenou organizačnej štruktúry, aby poslednýkrát mohli prežiť spoločné chvíle s kolegami, ktorí vystúpili z našich radov. Priateľské vzťahy sa najlepšie utužujú pri športových disciplínach. Najväčšie súboje sa odohrávali v mužskom futbale, spomedzi štyroch družstiev si prvenstvo napokon vybojovalo mužstvo organizátorov v zložení M. Bujalka, V. Takács, P. Žiačik, A. Hlavatý a V. Kubík. Najlepším strelcom futbalového turnaja sa stal Peter Žiačik, keď si na svoje konto pripísal 10 gólov. V plážovom volejbale zvíťazil tím A v zložení

J. Poliaček, J. Gajdoš, J. Hrtoň a M. Valent. Víťazstvo v stolnom tenise patrí ostrieľanému Szabolcsovi Tóthovi z Čiernej nad Tisou. Okrem tradičných športových disciplín boli pripravené aj zaujímavé relaxačné aktivity. Jednou z nich bola exkurzia do poľovníckeho múzea v kaštieli Antol vo Svätom Antone, spojená s prehliadkou historického centra Banskej Štiavnice. Večerný program so spevom a tancom, ktorý trval až do skorého rána, bol zároveň aj symbolickým poďakovaním odchádzajúcim kolegom za odpracované roky v ŽSR a ŽT.

(ŽT)



Pre zvedavcov bola pripravená prehliadka výrobnéj linky v pivovare Steiger.



# FOTO HÁDANKA

RELAX



FOTO: Dušan ANTALÍK

## Dnes naša otázka znie: Viete, kde to je?

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádkanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

**Správna odpoveď júlovej fotohádkanky je:** Železničná stanica Trstená  
**Do redakcie sme nedostali ani jednu správnu odpoveď.**

# Vy sa pýtate, my odpovedáme



Deje sa na vašom pracovisku alebo v okolí niečo, na čo by bolo dobré upozorniť alebo poukázať aj prostredníctvom časopisu **Ž semafor**?

Napíšte nám na adresu redakcie:

**Ž semafor**  
**Štefánikova 60**  
**Košice**

alebo zavolajte

tel.: **910 – 3203**

e-mail: **zsemafor@zsr.sk**

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na otázky, ktoré sme dostali doteraz, budeme odpovedať po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Na anonymné otázky a neželezníčné témy nebudeme reagovať. Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na vaše námety, tipy či fotografie.

Indián sedí pri vodopáde a sleduje svoju ženu, ako perie šaty. Vtom z vodopádu padne žene na hlavu kameň a zabije ju. - Uff, to je už tretia práčka, ktorú mi zničil ...  (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Aedes, Edda, lat, Ikar, Nona	zaťov otec	prúd	rušňové depo (skr.)	kyslíčnik titaničitý	mučil, trýznil	slovenské knižné vydavateľstvo	stará lotyšská minca	prométium (zn.)	antický kruhový chrám	zvesila	
				zapatrošil cestovný preukaz											
				1. časť tajničky											
				podmienk. spojka			mongolský pastier						ruský súhlas		
			hoci (česky)		obruby, hrany					družina, skupina					
Jozef Vysočani	poslanie	vodný hlodavec	starojap. boh zeme MOL Slovenska		mesto v Kazachst. posvätný zákaz					spieval (bás.) filmový agent 007					
stráň				pracoval na krosnách vábi					sláč. hudob. nástroj starorím. boh. osudu						
povrchová baňa				severské muž. meno vidina				epocha triasu Chaplinov film				obruba obrazu	staročeské zámeno		
sibírsky veľtok			stará krajina egyptský boh Slnka				kartársky výraz anglické muž. meno								
2. časť tajničky															
zápasko					súbor staroseverských básní					lovkyňa perál					



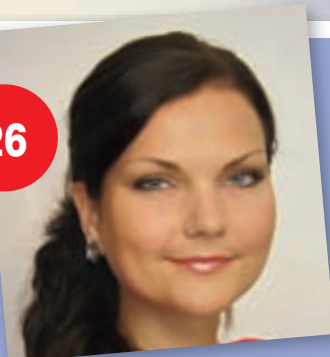
25



**Ing. Jana ŠMÍDOVÁ**

1. Do kolektívu ŽSR som sa pridala v roku 2009 ako absolventka. Pracujem vo funkcii výpravcu, domovská stanica Kysak. V súčasnosti vypravujem vlaky, ktoré sa tu ešte podarilo zachrániť, na najkrajšej trati na Slovensku v Dobšinskej Ťadovej Jaskyni.
2. ... nemusím sem kopírovať žiadne citáty z „GOOGLU“. Život je citát sám o sebe, a preto ho žijem najlepšie, ako viem.
3. Voľný čas trávim v záhradke, mám rada kvety. Venujem sa nášmu štvornohému miláčikovi a trochu spoločenských a športových aktivít nikdy nezaškodí.
4. Mám rada prekvapenia a chcem spoznať ŽSR aj inak ako z dopravnej kancelárie.

26



**Emőke PALLÉROVÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 2010 ako výpravkyňa, záloha OR Košice, domovská stanica Kysak.
2. Používaj rozum, ale do všetkého vkladaj aj srdce, aby to bolo úplné.
3. Rada trávim čas s priateľmi, spievam v speváckom zbere, rada tancujem, bicyklujem, počúvam hudbu, relaxujem pri knihe či filme.
4. Novú skúsenosť, zábavu a spoznanie nových ľudí.

27



**Ing. Beáta HERMANSKÁ, PhD.**

1. Pre ŽSR pracujem od júla 2005 ako manažérka pri príprave žiadostí o spolufinancovanie projektov modernizácie železničnej infraštruktúry z európskych fondov.
2. Život je krásny... snažím sa každú chvíľu žiť naplno.
3. Voľný čas trávim podľa okolností: najradšej s rodinou a priateľmi, športom v prírode, rada čítam, počúvam hudbu, hrám na klavír alebo si pozriem nejaký dobrý film...
4. Teším sa, že spoznám nových ľudí, čo je pre mňa vždy veľkým obohatením.

28



**Iveta BUCKOVÁ**

1. Na železnici pracujem od roku 1993 vo funkcii výpravcu v ŽST Příbovce.
2. Nevýčítaj životu, čo ti nedal, ale nauč sa ceniť si to, čo ti dáva.
3. Vo voľnom čase sa venujem rodine, turistike, lyžovaniu, plávaniu a korčuľovaniu na kolieskových korčuľoch.
4. Získať nové priateľstvá, skúsenosti a zážitky.

29



**Radoslav KAMINSKÝ**

1. Na železnici pracujem od 3. júla 2007 vo funkcii traťového robotníka.
2. Žiť tak, aby som bol sám so sebou spokojný a neľutoval žiaden čin, ktorý som kedy vykonal.
3. Rád chodím do prírody, bicyklujem, počúvam hudbu, cestujem a, samozrejme, veľkou záľubou je železnica.
4. Od účasti očakávam pozitívne zviditeľnenie sa a nadviazanie nových vzťahov s ľuďmi s rovnakým pracovným zameraním a s rovnakou sympatiou k železnici.

30



**Bc. Ľudmila RUČEKOVÁ**

1. V ŽSR pracujem od roku 1994 ako výpravca, v súčasnosti v ŽST Komárno.
2. Čo ma nezabije, to ma posilní.
3. Vo voľnom čase sa venujem rodine, kvetinovej záhradke a niekoľkokrát do roka sa stretávam so svojimi priateľmi na turistike.
4. Sprestrenie všedných dní.

## Súťaž je uzavretá, ideme do finále...



Dnes predstavujeme poslednú skupinu súťažiacich 7. ročníka Tvár ŽSR. Prvým augustom sme ukončili možnosť prihlasovania. Súťaž sa tak presunie už do ďalšej roviny, kedy porota vyberie finalistov. Šesť žien (jedna bude čitateľskou víťazkou) a šesť mužov (jeden bude čitateľským víťazom) sa zúčastní finále počas tretieho októbrového víkendu v SIP Strečno, kde je pre nich prichystané množstvo prekvapení, ale i oddychu a zábavy.

**Čitateľská súťaž pokračuje! HLASUJTE!  
Pošlite hlas svojmu favoritovi, favoritke!**

Hlasujte telefonicky alebo mailom na kontakty v tiráži do 15. septembra.

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 predstavíme v ďalšom čísle.



31

**Róbert HROBÁK**

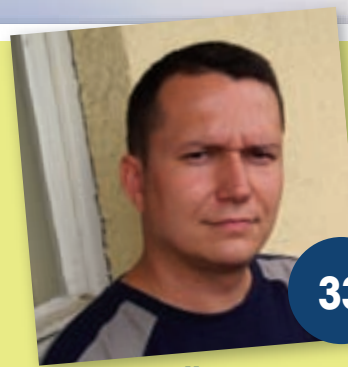
1. V ŽSR pracujem od roku 2008 ako vodič CMV na MDS Košice.
2. Ži a nechaj žiť!
3. Mám rád autá, jazdu v nich, veľa času trávim pri PC a v záhradke.
4. Nové skúsenosti, potešenie, zážitky...



32

**Ing. Peter KADÁŠ**

1. V ŽSR pracujem od roku 1986, v súčasnosti ako dopravný námestník v ŽST Banská Bystrica.
2. Lepšie je byť smutný s láskou, ako byť veselý bez nej...
3. Hudba, šport, príroda...
4. Ďalšia výzva.



33

**Igor ŠIAGI**

1. V ŽSR som začal pracovať v roku 1997 ako výpravca. Neskôr vo funkcii vedúci technolog a v súčasnosti som dozorcou prevádzky v ŽST Banská Bystrica.
2. Všetko má svoj čas...
3. Deti, priatelia, zábava...
4. Priateľov, zábavu.



34

**Anton LAŠ**

1. Od roku 2006 pracujem ako železničný hasič v HÚ ZPOŽ v Žiline, v súčasnosti ako veliteľ smeny.
2. Len muž bez fantázie hľadá peknú ženu...
3. Voľného času je málo a záľub je veľa, ale trávim ho v spoločnosti priateľov.
4. Prekvapenie...



35

**Štefan MATÚŠEK**

1. Svoju prácu mám rád, pracujem ako hasič-strojník v ŽSR, hasičský útvar ZPOŽ Žilina.
2. Radšej zhorieť ako pomaly vyhasínať...
3. Voľný čas trávim posilňovaním, venujem sa dobrovoľnému hasičstvu a rád sa zdokonaľujem vo svojej profesii.
4. Výhru a nič iného len výhru :-)



36

**Ing. Michal KOLLÁR**

1. Železničiarom som od roku 2001. Začínal som ako signalista v ŽST Víglaš. Momentálne pracujem v ŽST Zvolen ako námestník KRaO.
2. Radšej sa opotrebovať ako zhrdzavieť.
3. Šport aktívne aj pasívne. Zábava len aktívne.
4. Dobrodružstvo.



# PIKNIK na STANICI

Posledný júlový víkend patril na stanici v Banskej Štiavnici už tradične niečomu netradičnému. Piknik, ktorý sa minulý rok uskutočnil na Námestí sv. Trojice, tentoraz občianske združenie Štokovec zorganizovalo na železničnej stanici. A nebolo to celé len o dobrom jedle. Tí, ktorí majú radi umenie, literatúru a hudbu, si prišli taktiež na svoje. Lákadlom bolo aj čítanie rozprávok našim najmenším bývalou miss Ivicou Slávikovou či šachový turnaj banskoštiavnických šachistov. Návštevníci pikniku sa navyše mohli dať vyfotografovať v rodinnom fotoštúdiu. Veď posúďte sami, aká pekná akcia to bola.

(ika)



Pestrosť ponúkaných akcií bola lákadlom pre množstvo ľudí a to nielen cestujúcich.



A dobré jedlo nesmelo chýbať. Veď piknik je piknik.



Hrali ste už šachovú partiu tak blízko koľajníc? V Banskej Štiavnici sa to v júli podarilo niekoľkým šachistom.