

Ž E L E Z N I Č N Ý SEMAFOR

ŽSR MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIČ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXI SEPTEMBER 2011

Nové uniformy

Grand Prix 2011

Ideme do finále...

Deň železničiarov - 27. september

**Príhovor generálneho riaditeľa ŽSR
Vladimíra Luptáka pri príležitosti
osláv Dňa železničiarov**



**Vážené dámy, vážení páni,
kolegovia a priatelia!**

Podľa historikov sa existencia železnice počí-
ta od príchodu prvého vlaku. Od dátumu 20.
augusta 1848, kedy na územie Slovenska vstúpil prvý parostroj-
ný vlak na trati Marchegg – Devínska Nová Ves – Bratislava, až
do dnešného dňa ubehlo 59 572 dní. Každý jeden bol odvtedy
spojený s koľajami, železom, vlakmi, stanicami, ale predovšetkým
s ľuďmi, ktorí 24 hodín každý z tých desiatok tisíc dní dbali, aby tu
železnica bola. V zodpovedajúcom technickom stave, príprave-
ná slúžiť ľuďom. Streťavame sa dnes, aby sme už po 57. raz oslávili
Deň železničiarov. Som nesmierny rád, že vás dnes v mene Želez-
nic Slovenskej republiky i v mene svojom môžem pozdraviť pri tejto
príležitosti. Hoci je to len jediný deň v roku, je mimoriadne význam-
ný. Významný preto, že máme čas sa na minútu zastaviť a všetkým,
ktorí jednej z najstarších, najkrajších, ale aj technicky najnároč-
nejších spojnic krajín, miest, ľudí, osudov a srdc vniesli život a za
to im vyslovím svoje ďakujem. Každý z vás má za sebou desiatky
rokov spojených s modrou armádou. Skúste si v duchu zaspomí-
nať na úplne prvý deň, keď ste prišli na železniciu. Určíte sa mno-
hí pri tejto spomienke pousmejete a určite mnohé z príbehov by
sme tu radi počuli. Všetky však majú jedno spoločné. Láske k tejto
„dievčine“ ste nielenže neodolali, ale zostali ste jej verní napriek
mnohým iným lákadlám, napriek problémom a občas možno aj
napriek pocitu bófu či trpkosti. Vydžrali ste tak, ako správny a silný
železničiar má. Aj za to, aj za tie dni, kedy ste možno o správnosti
svojho rozhodnutia zapochybovali, by som vám dnes rád poďako-
val. Rovnako za každodennú zodpovednú prácu, za tisíce hodín
venovaných železnici, za riešenie vypätých situácií, za nezištnú
pomoc pri mimoriadnych situáciách a aj za to, že ste pre želez-
nicu neraz obetovali takmer všetko. Nie je tajomstvom, že železnica
zažíva v ostatných rokoch boj s nedocenením, mnohí ju odpisujú,
zatracujú, množia sa sťažnosťami na jej prevádzku a na mieste bola
i otázka o jej budúcnosti. Železnica sa však nikdy za tých takmer
60 000 dní nevzdala. Tento rok sa nám podaril dôležitý krok vpred.
Vďaka priazni a pomoci vlády SR a ministerstva dopravy sa pre-
lomila bariéra nedôvery a železnica vystúpila na podstatne vyššiu
stupeň dôležitosti, ako bola po minulé roky. Dôkazom je najvyšší
objem financií, ktoré štát do železníc investuje. Máme obrovský
cieľ vyrovnáť sa s reštamami z minulosti a ísť cestou oživenia, budo-
vania moderných tratí pri rozumnom hospodárení s financiami aj
ľudskými zdrojmi. Pochopiteľne, tento proces zahŕňa aj nepopu-
lárne opatrenia. Museli sme sa rozlúčiť len v ŽSR s takmer dvomi
tisícami železničiarov, urobili sme organizačné zmeny, prioritou je
šetriť aj na miestach, kde sa roky nikto nad šetrením ani nezamýš-
ľal. Avšak, ak chceta a chce železnica žiť ako zdravá a suverén-
na, musíme robiť aj takéto kroky. Dnes môžeme skonštatovať, že
máme výbornú štartovaciu pozíciu pre nasledujúce roky. Len na
nás bude záležať, ako železnice zmodernizujeme a budeme roz-
víjať. Na manažmente bude zodpovednosť za správnosť rozhod-
nutí, na všetkých železničiaroch ich realizácia. Dôležitá bude vzá-
jomná komunikácia a podpora. Aj do budúcnosti sa spolieham
na hodnoty, ktoré vždy zdobili a, som presvedčený, že ešte stále
zdobia povolanie železničiara – poctivá práca a obrovská želez-
ničiarska hrdosť a spolupatričnosť. Rezortné ocenenia dostanete
dnes len niektorí, moje poďakovanie v mene celého vedenia však
patrí všetkým železničiarom. **Prajem vám všetkým, aby sme si
zmienenu dôveru v tradíciu a silu železnice, v jej spoľahlivosť
a hrdosť naďalej udržali a vedeli aj rovnako dôrazne brániť.
Lebo nech sme vo svojej práci a prístupe k životu akokoľvek
skromní, život bez koľají by bol pre železničiara ako život bez
ľudského srdca. Nemožný. Dovoľte mi na záver zaželať vám,
aj vašim rodinám, veľa zdravia, ľudského šťastia a radosť
z práce, ktorú robíte.**

Všetko dobré.

Železnice sú najmä

**V piatok 23. septembra sa Strečno už od rána tešilo
príchodu veľkého množstva sviatočne vyobliekaných
ľudí. Ich kroky smerovali do Strediska internátnej prí-
pravy, kde ich privítala železničiarska dychovka. A prá-
ve tu sa stretli železničiarri zo všetkých troch spoloč-
ností z celého Slovenska, aby za prítomnosti vzácných
hostí oslávili železničiarsky sviatok.**



Vo vyzdobenej kongresovej sále sviatočnú atmosféru pol hodinu pred
poludním umocnil úvodný spev a tanec folklórneho súboru železničiar-
ov Marína. Oslavy otvorila Martina Pavliková, hovorkyňa ŽSR, ktorá sa
v krásnej novej železničiarskej uniforme zhostila úlohy moderátorky.
V mene generálnych riaditeľov troch železničných spoločností privítala
vzácných hostí. Jána Figela, 1. podpredsedu vlády SR a ministra dopra-
vy, výstavby a regionálneho rozvoja, Jána Hudackého, štátneho tajom-
níka MDVaRR, Jiřího Kubáčka, generálneho riaditeľa sekcie železničnej
dopravy a dráh MDVaRR a ďalších vzácných hostí. Najväčšia pozornosť
bola sústredená na 51 železničiarov, ktorí si prevzali ocenenia udelené
ministrom.

Ján Figel' okrem pozdravu a poďakovania všetkým železničiarom za ich
prácu, spomenul úspechy železníc, ktoré sú za posledné mesiace viditeľ-
né. Vyzdvihol kroky železničných podnikov, ktorými sa darí naplňať ciele
projektu revitalizácie železníc. Prejavil spokojnosť s modernizáciou in-
fraštruktúry, ale aj radosť nad novými vlakmi, ktoré budú slúžiť na regio-
nálnych tratiach.

**- Rezortné ocenenia dostanete dnes len niektorí, moje poďakovanie
v mene celého vedenia však patrí všetkým železničiarom, -** povedal vo
svojom príhovore Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR. Ďalej uviedol,



Ľudia a ich práca



že kroky, ktoré sa vo firme v rámci projektu revitalizácie už urobili, sú výbornou štartovacou pozíciou do budúcnosti.

Po príhovoroch ďalších generálnych riaditeľov nasledovalo odovzdávanie ocenení a módna prehliadka, kde na pódium vystriedali vyznamenaných železničiarov naši výpravcovia, tentoraz v úlohe modelov. Nové uniformy pre ŽSR, ktoré by mali výpravcovia v prevádzke začať nosiť už v prvom polroku budúceho roka, vystriedali aj uniformy pre zamestnancov ZSSK. Záverečné spoločné defilé rovnošiat bolo pekným oficiálnym ukončením osláv.

Pre vyznamenaných však pobyt v Strečne nekončil. So svojimi rodinnými príslušníkmi absolvovali slávnostnú večeru a divadelné predstavenie. Všetkým oceneným kolegom aj touto cestou srdečne gratulujeme.

(sch)

Foto: autorka a Edo Genserek



Najvyššie rezortné vyznamenanie si prevzalo

Na celoslovenských oslavách Dňa železničiarov, ktoré sa konali v piatok 23. septembra v Stredisku internátnej prípravy v Strečne, si najvyššie rezortné vyznamenanie prevzalo 51 železničiarov. Keďže oslavy boli opäť spoločné pre všetky tri železničné spoločnosti, aj ocenení boli z troch firiem. Mená vyznamenaných železničiarov sú v nasledujúcich riadkoch.



Pocta ministra dopravy

Ocenenie sa udeľuje zamestnancovi, ktorý trvale preukazuje mimoriadne schopnosti a dosahuje vynikajúce pracovné výsledky, výraznou mierou sa podieľa na uvádzaní významných kapacít do prevádzky, významnou mierou prispieva k rozširovaniu a zefektívňovaniu spolupráce so zahraničím, má pozoruhodnú zásluhu na príprave odborníkov, na rozvoji rezortu, ako aj na koordinácii realizačných postupov a uplatňovaní výsledkov vedy a techniky v oblasti dopravy.

Ocenení za ŽSR:

Pavel MIKULKA - Generálne riaditeľstvo ŽSR
Pavol DOBRANSKÝ - Oblastné riaditeľstvo Košice
Juraj KATOCS - Oblastné riaditeľstvo Košice
Jaroslav MESÍK - Výskumný a vývojový ústav železníc
Ladislav BARÁNEK - Oblastné riaditeľstvo Trnava
Valentín GREGOR - Oblastné riaditeľstvo Trnava
Jozef BAÁŠ - Oblastné riaditeľstvo Trnava
Magdaléna BALOGHOVÁ - Železničné telekomunikácie Bratislava
Ján KOLLÁR - Oblastné riaditeľstvo Zvolen
Jaroslav RENČO - Oblastné riaditeľstvo Zvolen
Jozef MIKUŠIAK - Oblastné riaditeľstvo Žilina
František JANKURA - Oblastné riaditeľstvo Žilina

Ocenení za ZSSK:

Jozef FÁZIK - Odbor strategického plánovania Bratislava
Štefan UHRIN - Sekcia riadenia a realizácie prevádzky Košice – ospravedlnený
František VANČO - Sekcia riadenia predaja a odúčtovne tržieb železníc Bratislava
Helena GLASOVÁ - Sekcia controllingu Bratislava
Bohuslav ČURILLA - Sekcia informačných technológií Bratislava. Ocenenie je udelené in memoriam

Ocenení za ZSSK CARGO:

Anna ŠIRILLOVÁ - Sekcia controllingu Košice
Edita VALENTOVIČOVÁ - Sekcia controllingu Bratislava
Magdaléna FŮZÉRIOVÁ - Sekcia OTŽ Košice
Kamil OSLANEC - Stredisko riadenia trakcie Zvolen
Jozef BOCKO - Stredisko údržby a opráv železníc Košice
Julián DEMOČKO - Stredisko údržby a opráv železníc Spišská N. Ves
Jarmila KITKOVÁ - Stredisko údržby a opráv železníc Nové Zámky
Ján RUSIŇÁK - Sekcia údržby a opráv železníc Nové Zámky

51 železničiarov, ocenenie patrí všetkým

Titul ministra dopravy Zaslúžilý zamestnanec dopravy

Ocenenie sa udeľuje zamestnancovi, ktorý odpracoval najmenej 10 rokov v rezorte dopravy a spĺňa všetky podmienky, uvedené pri udeľovaní ocenenia Pocta ministra dopravy.

Ocenení za ŽSR:

Vladimír OLEJNÍK - Oblastné riaditeľstvo Košice
Iveta SENKOVÁ - Oblastné riaditeľstvo Košice
Štefan VÝBOH - Oblastné riaditeľstvo Košice
Stanislav KRIVOŠÍK - Oblastné riaditeľstvo Trnava
Peter VIRÁG - Oblastné riaditeľstvo Trnava
Štefan LISICKÝ - Oblastné riaditeľstvo Trnava
Anton BRŇÁK - Oblastné riaditeľstvo Žilina
Ján HUSÁR - Oblastné riaditeľstvo Žilina
Vladimír BRÁZDOVIČ - Centrum logistiky a obstarávania BA
Mária MOLNÁROVÁ - Výskumný a vývojový ústav železníc
Vendelín ŠTEPANOVSÝ - Oblastné riaditeľstvo Zvolen
Ján POLÁK - Oblastné riaditeľstvo Zvolen

Ocenení za ZSSK:

Štefan KURUC - Sekcia technicko-technologickej prípravy prevádzky BA
Jozef HANUS - Sekcia služieb prevádzky Bratislava
Ján MAJCHER - Sekcia riadenia a realizácie prevádzky Košice
Vladimír MALATA - Sekcia riadenia a realizácie prevádzky Košice
Tatiana SURKOŠOVÁ - Sekcia služieb zákazníkom Bratislava
Milan NOSKOVIČ - Wagon servis Travel

Ocenení za ZSSK CARGO:

Mária PILLEROVÁ - Sekcia OTŽ Košice
Štefan MINÁRIK - Odbor riadenia ľudských zdrojov BA
Peter TOMAŠOVIČ - Odbor riadenia ľudských zdrojov BA
Ladislav LAZARIK - Stredisko riadenia trakcie Zvolen
Štefan JELLÚŠ - Sekcia správy majetku Žilina
Peter KEBLOVSKÝ - Stredisko údržby a opráv žel. koľajových vozidiel Zvolen
Štefan PETROVIČ - Stredisko údržby a opráv železničných koľajových vozidiel Bratislava
Martin RAUČINA - Stredisko údržby a opráv koľajových vozidiel Nové Zámky



GRAND PRIX

opäť vo veľkom štýle

Druhá septembrová sobota patrila vo Zvolene opäť pretekom parných rušňov. Grand Prix Slovakia tento rok píše už svoj 13. ročník a bohatý program si prišlo pozrieť neuveriteľné množstvo ľudí. Akciu okrem slávnostného vypravenia otvorila tlačová konferencia, ktorej sa zúčastnila Iveta Radičová, premiérka SR. Nákladná stanica vo Zvolene doslova praskala vo švíkoch. Záujem o preteky malých parných rušňov a historických motorových vozňov s posádkami z Rakúska, Poľska, Česka, Maďarska a Slovenska bol obrovský. Prvenstvo si tento rok vybojovali Poliaci. Súčasťou tohto ročníka bol aj vystavený pápežský vlak Jána Pavla II. TOTUS TUUS z Poľska a pancierový vlak Šte-

fánik. Bohatý kultúrny program potešil dospelých, ale aj deti. Legendárna hudobná skupina Lojzo, mažoretky, šermiari, výstava súčasných a historických koľajových vozidiel v priestoroch rušňo-

vého depa a výstava modelovej železnice tak poskytla dokonalé víkendové vyžitie všetkým, ktorí do Zvolena zavítali.

(ika)

Foto: Martin BALKOVSKÝ



Koľajiskom zaznel hvizd pišfalky od premiérky Ivety Radičovej, Vladimír Lupták zodvihol výpravku a slávnostné defilé parných rušňov sa práve mohlo začať.



Vladimírovi Luptákovi, generálnemu riaditeľovi ŽSR, odovzdal pišfalku a výpravku – 2 prepotrebné pomôcky nevyhnutné pri slávnostnom vypravení defilé rušňov, prednosta ŽST Zvolen Peter Vozár.



Cestovanie „pani Mici“ s riadnou bagážou – to bola jedna z disciplín pretekov „červených kufrov“, alias motorových „Hurvínkov“ radu 131.



Aj takúto pózu s maximálnym sústredením nášani pivovej plechovky na ojnici.

...exkluzívne flmočíme aj odkaz premiérky pre všetkých železničiarov a čitateľov nášho časopisu.



Iveta Radičová, predsedníčka vlády SR, sa zapísala nielen do pamätnej knihy Pápežského vlaku Totus Tuus...

Sú chvíle
radostné, o ktoré
sa radi podelíme.
Prežívame však
chvíle Ťažké.
Chceme spolu
s vami, železničiar,
vrátiť pohodu
a spokojnosť
vám aj cestujúcim.
S úctou (P) (P)



Takúto „slávobránu“ pripravili mladé mažoretky výpravcovi Petrovi Rogošanovi po výprave vlaku. Ostatní kolegovia mu môžu len závidieť...



Pri šprinte parných rušňov zahalil zvolenskú nákladnú stanicu čierny dym.



triedením si vyžadovala disciplína v pre-
si.



Kotúľanie pivových sudov po koľajnici preverila nielen rýchlosť, ale aj silu chlapov od historických mašín.



O dobrú náladu divákov sa postarala skupina Lojzo. V tejto napoly železničnej kapele, z ktorej traja členovia mali k železnici veľmi blízko, má zastúpenie aj ŽSR v podaní Ing. Jozefa Cillera (vpravo) z Odboru 210 GR ŽSR.

Alžbeta je ďalším moderným vlakom na slovenských tratiach

V piatok 9. septembra bolo v ranných hodinách na košickej železničnej stanici poriadne rušno. Riaditeľ OR Košice Ing. Ján Juriga a prednosta stanice Ing. Ján Miženko privítali Jána Figeľa, 1. podpredsedu vlády SR, ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, zástupcov mesta a kolegov zo všetkých troch železničných spoločností. Dôvodov bolo niekoľko. Prvým bola prezentácia nového moderného vlaku a druhým privítanie pápežského vlaku Totus Tuus.



Okrem príhovorov sa na prvom nástupišti uskutočnilo aj požehnanie nového vlaku. Mons. Stanislav Štolárík vlak uviedol týmto aktom do života a spolu s ministrom i ďalšími hosťami a cestujúcimi sa prvýkrát previezli v Alžbete z Košíc do Prešova.



O tom, že moderný vlak a jazda v ňom sú na jednotku, nám nielen povedali, ale aj ukázali študentky z košickej dopravnej priemyslovky.

Alžbeta. Tak toto ženské meno je ďalším v poradí, ktoré nosí nový vlak. Elektrická poschodová jednotka Alžbeta je štvrtou v poradí, ktorú ZSSK predstavila a sprístupnila cestujúcim. Bude jazdiť na trati Košice – Prešov. - **Moderne vlaky, ktoré pritiahnu viac cestujúcich na tento ekologický a bezpečný druh dopravy, sú pre budúcich železničiarov nádejou na stabilné a atraktívne zamestnanie,** povedal okrem iného vo svojom prejave minister a obrátil sa k študentom košických škôl - Strednej odbornej školy železničnej a dopravnej priemyslovky, ktorých študenti sa prezentácie zúčastnili.

Po Kataríne a Lucii pribudla Terézia, ktorú koncom augusta sprístupnili verejnosti v Poprade.

A aj k Alžbete pribudnú ešte ďalšie. Poschodová jednotka má spolu tri vozne s kapacitou 307 miest na sedenie. Maximálna rýchlosť je 160 kilometrov za hodinu. Nízke podlažie cestujúcim umožňuje bezpečný a bezbariérový nástup, ktorý si na prezentácii odskúšal aj generálny riaditeľ ZSSK Pavol Kravec, ktorý bol v tom čase na vozíčku kvôli zlomenej nohe.

Do konca roka pribudne týchto vlakov ešte šesť, a tak sa cestujúci od Nového Mesta nad Váhom až po Čiernu nad Tisou môžu tešiť na pohodlie, komfort, ale aj väčšiu bezpečnosť moderných poschodových vlakov.

(sch)

Foto: autorka a balky



Slávnostnej prezentácie EPJ Alžbeta sa zúčastnili aj žiaci Strednej odbornej školy železničnej v Košiciach.



Jána Figeľa privítal na košickej železničnej stanici jej prednosta Ján Miženko (vľavo).

TOTUS TUUS začal svoju misiu v Prešove



Pápežský vlak začal svoju septembrovú misiu po krajinách V4 v Prešove.

Pápežský vlak Totus Tuus, zasvätený pamiatke Jána Pavla II., mal počas septembrovej okružnej cesty po krajinách V4 štvordennú zastávku aj na Slovensku. V piatich mestách si Slováci mali možnosť obzrieť si tento poľský vlak a rovnako sa v ňom aj previezť. Počas cesty, ale aj na zastávkach v jednotlivých mestách bolo k dispozícii pojazdné multimediálne múzeum zasvätené pamiatke charizmatického pápeža.

V metropole Šariša začal pápežský vlak svoju púť po Slovensku. V piatok 9. 9. sa pri tejto príležitosti konala v priestoroch prešovskej železničnej stanice aj svätá omša spojená s požehnaním dreveného reliéfu sv. Kataríny Alexandrijskej – patrónky

železničiarov, ktorý je umiestnený v priestoroch železničnej stanice. Požehnané boli aj ďalšie dve drevené sochy, ktoré slovenskí železničiarri (ZSSK) darovali maďarským a českým kolegom. Sochy zhotovil ľudový rezbár Jozef Lipovský z Dubovice pri



Prívitania pápežského vlaku a svätej omše sa v priestoroch prešovskej železničnej stanice zúčastnil aj Ján Figel' (druhý zľava) spolu s Jánom Hudackým (vpravo), štátnym tajomníkom MDVaRR, a Petrom Moldom, riaditeľom Úseku generálneho riaditeľa ŽSR (vľavo). Hlavným organizátorom akcie bol Pavel Kravec, predseda predstavstva a generálny riaditeľ ZSSK (sediaci).

Sabinove. Vlak Totus Tuus po Prešove a Košiciach mohli vidieť aj vo Zvolene, v Banskej Bystrici a v Štúrove, odkiaľ sa vydal na cestu po Maďarsku.

(sch)

Foto: autorka



Piatok 9. 9. bol slávnostným dňom aj pre prešovských železničiarov. Veď dôvodov na radosť mali niekoľko. S potešením prijali aj správu, že na „ich“ stanici začne pápežský vlak svoju misiu, a tak návštevu interiéru ne nechali ujsť.

RENDEZ získal ocenenie

Slávnostné otvorenie Dní európskeho kultúrneho dedičstva 2011 v Slovenskej republike spojené s odovzdávaním výročných cien revue Pamiatky a múzeá za rok 2010 sa uskutočnilo 8. septembra v Bazilike sv. Egídia v Bardejove. A práve na tejto akcii si naši kolegovia prevzali ocenenie za organizáciu podujatia Rendez 2010.

Železničiam SR, VVÚŽ, Klubu železničnej nostalgie Bratislava a Klubu priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava východ udelili zástupcovia redakčnej rady revue pre kultúrne dedičstvo Pamiatky a múzeá spoločne s jeho vydavateľmi Slovenským národným múzeom a Pamiatkovým úradom SR prestížnu cenu za najvýznamnejšie aktivity z oblasti ochrany nášho kultúrneho dedičstva za predchádzajúci rok. Cenu získala akcia XII. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel

Bratislava východ – Rendez 2010. - **Ocenenie je pre mňa a našu prácu veľmi dôležité. Dodáva nám silu pracovať na organizovaní podujatia aj naďalej a v ničom nepoľavovať. Utrvrdzuje nás v tom, že naša snaha nebola vynaložená zbytočne,** - povedal Ing. Michal Tunega, vedúci skupiny z múzea dopravy. Patričnú radosť prejavil aj jeho predchodca, ktorý pri organizovaní tohto oceneného ročníka bol ešte v múzeu dopravy. A iste nik nebude namietať, ak poviem, že je to jeden z na-

juväčších slovenských odborníkov na železničnú históriu. Iste všetci tušíte, že reč je o Ing. Jiřim Kubáčkovi, terajšom generálnom riaditeľovi sekcie železničnej dopravy a dráh MDVaRR, ktorý v Bardejove našim trom kolegom osobne a veľmi rád zagratuloval. Aj my kolegom gratulujeme a zároveň ďakujeme za spoluprácu pri tvorbe obľúbenej rubriky Z histórie železníc.

(sch)

Foto: autorka



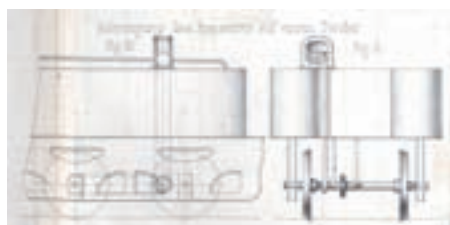
Trojica ocenených kolegov spolu s Ing. Jiřim Kubáčkom. Zľava: Michal Tunega, Peter Miháľovič, Peter Kallo a Jiří Kubáček.



Aj meranie rýchlosti rušňov zvýšilo bezpečnosť jazdy vlakov

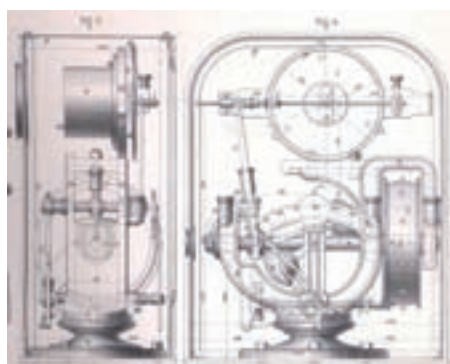
Aj konštrukcia rušňových rýchlomerov má svoju históriu. Ich vývoj prešiel od druhej polovice 19. storočia rôznymi etapami, pričom ich prevedenie odzrkadľujú technické možnosti v danom období. Hlavnou príčinou potreby merania rýchlosti bola stále sa zvyšujúca technická úroveň železničných vozidiel, ale aj kvalitnejší stav koľajového zvršku. Na základe týchto faktov sa v konečnom dôsledku nastolila aj otázka riešenia ukazovateľa rýchlosti na stanovišti rušňovodča za účelom zabezpečiť tak bezpečnú jazdu vlaku.

Železničná prevádzka od polovice 19. storočia prinášala so sebou stále viac požiadaviek na lepšie a rýchlejšie cestovanie. Vlaky v tej dobe dosahovali rýchlosť približne 40 km/h, pričom rušňovodči reguloval rýchlosť rušňa len na základe rozhládu. Technickým pokrokom v kon-



Prevod točivého momentu od osi tendra pomocou transmisie do rýchlomera.

štrukcii rušňov sa v 70. rokoch 19. storočia začala zvyšovať aj rýchlosť parných rušňov. Rastúca rýchlosť rušňov si však vyžadovala aj jej sledovanie a zaznamenávanie. Tento fakt prinútil konštruktérov riešiť aj otázku indikácie rýchlosti na stanovišti rušňovodča. Riešenie tohto problému malo dve otázky. Prvá bola ako a kde odobrať točiaci sa moment pre možné sledovanie rýchlosti. Druhá otázka smerovala priamo za riadením presne stanoviť rýchlosť vozidla.

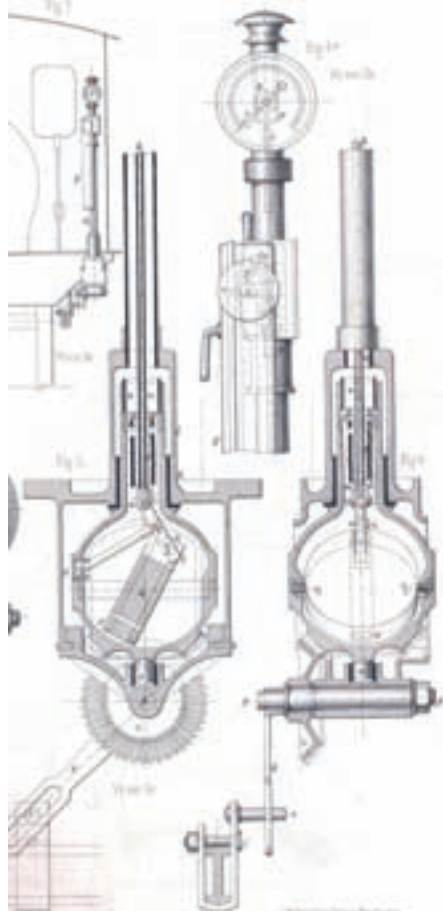


Rýchlomer patent Finckbein ud Schäfer.

Prvé patenty rýchlomerov

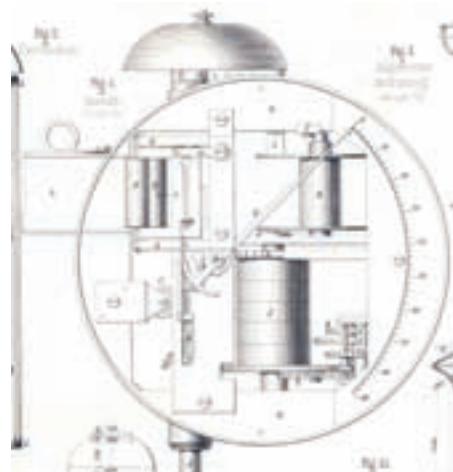
Jeden z prvých známych pokusov vyriešiť tento problém bol patent Finckbein ud Schäfer. Jeho prevedenie spočívalo v odobratí krútiaceho sa momentu od osi tendra rušňa pomocou transmisie do zariadenia, ktoré bolo umiestnené v hornej časti tendra v úrovni rušňovej čaty. Dané zariadenie v podobe skrinky možno právom nazývať rýchlomer. Jeho technické prevedenie vedelo ukazovať a zároveň aj zaznamenávať dosahujúcu rýchlosť rušňa. Patent bol vyskú-

šaný v roku 1877 v Nemecku na trati z Treysa do Guntershausenu. Druhé riešenie sledovania a zaznamenávania rýchlosti predstavil švajčiarsky železničný inšpektor A. Klose. Jeho patent riešil odobratie krútiaceho momentu zo spojnice za pomoci namontovaného prípravku, do ktorého sa navlieklo oje vychádzajúce z ozubenej prevodovky pevne umiestnenej pod stanovišťom rušňovodča. Za pomoci prevodovky a pružinového mechanizmu sa podľa rýchlosti pohybu spojnice prenášala rýchlosť cez vnútro stojana na rýchlomer umiestnený na stanovišti rušňovodča. Registračný záznam bol v tomto prípade v osobitnej skrinke pod stanovišťom pri prevodnom mechanizme. Popis patentu železničného inšpektora A. Klosa podrobne prináša článok v odbornom periodiku Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens z roku 1879. Na podobnom systéme fungoval aj rýchlomer patentovaný konštruktérom Petrim. Systém odobratia otáča-



Rýchlomer patent Kloses.

vého momentu zo spojnice rušňa sa na základe spomínaného patentu rozšíril a udomácnil u viacerých konštruktérov parných rušňov. V Československu tento systém pretrval až do



Rýchlomer patent Hausshälter.

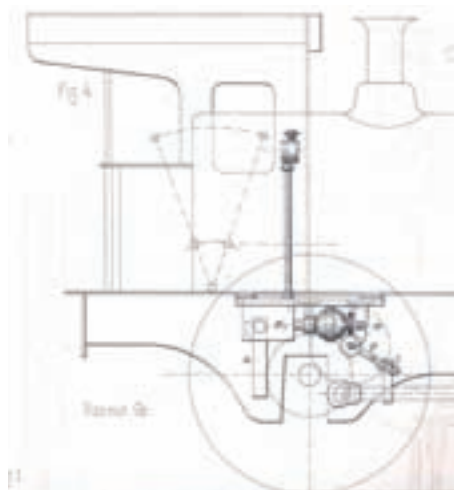
konca výroby parných rušňov (1958). Zvyšovanie rýchlosti na železnici je a bolo neodmysliteľne spojené s bezpečnosťou. Nemožno preto nespomenúť, že už v roku 1885 bolo v Nemecku na základe § 8 zákona železničnej polície nariadené montovanie rýchlomerov do rušňov. A práve v tomto období prichádza správa o testovaní nového rýchlomera pomenovanom po samotnom konštruktérovi Brunovi Hausshälterovi z Drážďan. Podobne ako u Klosa aj Hausshälter prebral krútiaci moment od spojnice a za pomoci prevodoviek vyviedol točiaci sa hriadeľ na stanovište rušňovodča. Samotný Hausshälterov rýchlomer mal v sebe zabudovaný hodinový stroj. Ten, ak rušeň stál, vydržal po natihnutí v chode približne 30 minút. Pri chode vlaku sa opäť hodinový stroj sám natiahal. Pre rušňovodča bola dôležitá ručička rýchlomera, ktorá na stupnici umiestnenej na pravej polovici rýchlomera ukazovala dosahovanú rýchlosť. V hornej časti rýchlomera sa prevíjal registračný prúžok, na ktorý sa zaznamenávala rýchlosť rušňa po 12 sekundách.

Zvonček signalizoval prekročenie rýchlosti

Prevratnou novinkou bol zvonček signalizujúci prekročenie najvyššej rýchlosti uvedenej na číselníku rýchlomera. Rýchlomer Hausshälter bol technicky vyskúšaný dňa 18. 8. 1886 na trati Gorlitz-Dresdany na rušni Bern vedený rušňovo-

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

dičom Wernerom. Patent rýchlomera Hausshälter firmy Seidel a Neumann z Drážďan sa rýchlo rozšíril po celej Európe. Do roku 1903 bol najvyšší počet žiadostí o patent (2900) evidovaný práve v Rakúska-Uhorska, čo svedčí o ich používaní na našom území aj počas obdobia prvej ČSR. Novším typom rýchlomerov bol typ označený



Prevod točivého momentu zo spojnice rušňa, patent Klose.

ako Hausshälter – Raszny. Ide o nový typ rýchlomera vyrábaného v prvej polovici 20. storočia a používaného i na našich rušňoch. Obdĺžniková liatinová skrinka rýchlomera má na čele dve okienka. Vo vrchnej časti bol umiestnený prúžok a v dolnej časti bol výrez pre kruhový číselník, kde po vonkajšom obvode bola stupnica pre rýchlosť a na vnútornej bola stupnica času s minútovým



Rýchlomer typ Hausshälter.

delením. Práve táto novinka - hodiny umiestnené priamo v rýchlomere, posunula technické parametre tohto zariadenia o niečo dopredu. Výhodou tejto novinky bolo písanie aktuálneho času na registračný prúžok, ako aj zabezpečenie chodu hodinového stroja po zastavení až po dobu 60 minút. Od tohto typu rýchlomera sa neskoršie odvíjal aj typ Hasler-O vyrábaný firmou Hasler A.G. Bern vo Švajčiarsku. Podobne vznikol aj rýchlomer typu ČSD –Tb modifikáciou typu Hasler-O. Ten začali pre svoje potreby vyrábať dielne ČSD v Českej Třebovej. Rozdiel medzi týmito typmi bol v nastavení hodinových ručičiek, pričom u vzoru ČSD – Tb bolo nutné pri nastavovaní zdemontovať predný kryt rýchlomera. S podobným typom prevedenia rýchlomera, ako je typ Hasler-O či ČSD-Tb, prišla maďarská firma Kalibergyár z Budapešti. Rýchlomer M.F.U.- 48

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

možno identifikovať šikmým predelením predného a zadného liatinového obalu rýchlomera. Rýchlomer M.F.U.- 48 taktiež ukazuje rýchlosť v km/h, čas v minútach, hodinách a okrem toho registruje rýchlosť, smer chodu, ubehnutú dráhu v km a čas v hodinách a minútach. Na rozdiel od spomínaných typov má v sebe zabudované aj počítadlo, ktoré zaznamenáva celkovú ubehnutú dráhu vozidla.



Rýchlomer typ ČSD – Tb.

Okrem rýchlosti a času zaznamenával aj prejednú dráhu

S novou koncepciou rýchlomerov prišla firma Hasler A.G. Bern v 30. rokoch 20. storočia. Rýchlomer typu Teloc – RT 935 – Hasler vedel ukazovať rýchlosť v km/h, čas v hodinách a minútach a prejednú dráhu na počítadle v kilometroch. Rýchlomer registroval na prúžok, okrem rýchlosti a času v hodinách, aj dobu chodu a dobu státia vozidla v minútach, prejednú dráhu, tlak v hlavnom brzdovom potrubí a smer chodu. Tento typ rýchlomerov bol montovaný napríklad do rušňov rady 486.0 a taktiež do rušňov rady 387.0. Medzi rýchlometry používané v sieti ČSD patrí aj typ TEL – R 10. Ide o nástenný rýchlomer o váhe 2,2 kg používaný hlavne v motorových vozňoch radu M 131.1. Rýchlomer vedel ukazovať rýchlosť v km/h a ubehnutú dráhu na počítadle. Na registračný prúžok zaznamenával rýchlosť v km/h, ubehnutú dráhu v metroch a účinok tlakovej brzdy. Technickým vývojom v 50. - 60. rokoch 20. storočia sa zmenila aj



Rýchlomer typ M.F.U.- 48.

požiadavka na ovládanie rýchlomerov. Pričom mechanický náhon bol nahradený elektrickým. Zmena je zrejماً hned' na pohľad tak u rýchlomerov Hasler, ako aj u domáceho výrobcu Metra



Rýchlomer typ TELOC Hasler ag Bern.

Blansko, kde v spodnej časti rýchlomera nie je prevodovka s výstupným hriadeľom, ale puzdro elektromotora v tvare valca ukončené na konci s konektorom. Prenos otáčok za pomoci elektrických vodičov zabezpečuje systém Selsyn - vysielateľ na náprave a Selsyn - prijímač, ktorý je priamo zabudovaný v rýchlomere. Poslednou



Rýchlomer typ TELOC RT 9 Hasler.

kategóriou rýchlomerov používaných na našich vozidlách je typ Mirel RM1 vyvinutý firmou HMH v roku 2001. Elektrický rýchlomer Mirel RM 1 je založený na elektronickej pamäti, do ktorej sa ukladajú všetky údaje o jazde vlaku. Výhodou je vyhodnotenie týchto údajov elektronicou cestou, pričom odpadá zložité uskladňovanie prúžkov z rýchlomerov, ako to bolo donedávna.

Bc. Peter KALLO
Foto: archív MDC

ETCS – Európsky systém riadenia vlakov (2. časť)

V júlovom vydaní Ž semaforu sme si popísali základné princípy a činnosť moderného európskeho vlakového zabezpečovača, ktorý je už aktivovaný aj na niektorých úsekoch našich železničných tratí. V nasledujúcich riadkoch si o tomto systéme povieme viac.

Vlak, ktorého jazda je zabezpečovaná európskym vlakovým zabezpečovačom ETCS, môže byť v pohybe iba v prípade, že má povolenie na jazdu v danom úseku a môže ísť len tak rýchlo, aby neprekročil najvyššiu povolenú rýchlosť. Výsledný - najviac obmedzujúci statický rýchlostný profil je vytvorený ako minimum zo statického rýchlostného profilu trate, dovolenej rýchlosti cez výhybky a najvyššej dovolenej rýchlosti vlaku. V mieste zvyšovania rýchlosti je rýchlostný profil korigovaný o dĺžku vlaku tak, aby vlak nezvyšoval rýchlosť, pokiaľ úplne neopustí predchádzajúci úsek s nižšou rýchlosťou (obr. 1).



obr. 1

Kinetickú energiu vlaku nie je podľa fyzikálnych zákonov možné odobrať skokom, ale iba pozvoľne pôsobením brzd počas prevádzkového brzdenia. Túto skutočnosť berie do úvahy dynamický rýchlostný profil, ktorý je vytvorený z aktuálneho – najviac obmedzujúceho statického rýchlostného profilu a to tak, že rešpektuje skutočný účinok brzd a okamžitý sklon trate (obr. 2).



obr. 2

Pokiaľ rušňovodič ide s vlakom tak, že skutočná rýchlosť vlaku je v danom momente nižšia ako maximálne dovoľená rýchlosť na danom mieste

na trati určená aktuálnym dynamickým rýchlostným profilom vlaku, potom vlakový zabezpečovač do riadenia jazdy vlaku nezasahuje. Znalosť aktuálneho rýchlostného profilu umožňuje rušňovodičovi ísť s vlakom tak, aby plne využíval tak rýchlostný limit, ako aj energiu vlaku (obr. 3).



obr. 3

Pokiaľ by rušňovodič s idúcim vlakom nedodrжал maximálne dovoľenú rýchlosť určenú aktuálnym dynamickým rýchlostným profilom, je na túto skutočnosť upozornený mobilnou časťou vlakového zabezpečovača. Ak rušňovodič neurobí príslušné opatrenia, následne začne brzdenie vlaku (obr. 4).

Záver: V železničnej doprave je zabezpečovacia technika čím ďalej tým menej závislá od člove-

ka a od jeho prípadných pochybení. Podobne je to tak aj na hnacom vozidle. Rušňovodiča je potrebné nielen informovať, ale tiež trvale kontrolovať, či určené pokyny počas jazdy vlaku plní, a v prípade jeho pochybenia urobiť nápravu - čiže aktivovať brzdenie. Cieľom všetkých zainteresovaných v tejto oblasti je dokonale bezpečný vlak, rešpektujúci pokyny riadenia dopravnej prevádzky. Vlak, ktorý nejde rýchlejšie, ako mu je v danom mieste na trati v danom okamihu dovoľené. Vlak, ktorý zastane tam, kde to má prikázané (obr. 5).

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



obr. 4



obr. 5

Časť koľajiska v Ladcoch už zmodernizovaná

Napriamenie oblúka trate pod tunežickým nadjazdom cesty 1. triedy si vyžiadalo úpravy mostnej konštrukcie.

Už dva roky modernizujeme železničný koridor medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom, stavebne rozdelený do šiestich etáp. Premena projektov na realitu začala 29. septembra 2009 prvou etapou, v ktorej púta pozornosť tunel cez Turecký vrch. Pokroky badať aj v realizácii piatej etapy. Medzi Ladcami a Ilavou, ale aj v železničnej stanici Ladce sa od 3. septembra presunuli stavebné práce na nepárnu skupinu koľají.

Stavebné aktivity v piatej etape odštartovali 2. augusta 2010 obnovou traťových koľají medzi Belušou a Ladcami. Od 21. februára tohto roku začali nepretržité výluky traťových koľají medzi Ladcami a Ilavou. Vlaky jazdili neustále obojsmerne, len po jednej - nevylúčenej koľaji, zabezpečované automatickým hradlom AH 2000. Od 17. júna prebiehala aj modernizácia párných koľají v ŽST Ladce. Pre stavbárov sa stal významným 3. september. Na trati po obnove časti 1. koľaje a kompletnej 2. koľaje sa stavebné práce vracajú späť na 1. traťovú koľaj, v stanici sa presúvajú na nepárnu skupinu koľají. Výlukové činnosti v piatej stavebnej etape koridoru, ktorého výstavba je spolufinancovaná z kohézneho fondu EÚ v rámci operačného programu Doprava 2007 – 2013 a zdrojov štátu, potrvávajú do 15. novembra. Po tomto termíne ostane medzi Ilavou a Belušou pôvodné už iba

belušské zhlavie v Ladcoch a v stanici bude naďalej fungovať staré, ale upravené elektromechanické zabezpečovacie zariadenie.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Medzi poslednými stavebnými aktivitami v párnej skupine koľají ŽST Ladce bola úprava bankeťov koľajiska.



Do 3. septembra bolo položených 5 výhybiek v párnej skupine bratislavského zhlavia. Niektoré musia byť zapojené do pôvodného zabezpečovacieho zariadenia.



Od 3. septembra je doprava v Ladcoch presmerovaná na zmodernizovanú párnú skupinu koľají, osobné vlaky zastavujú už pri novom 126-metrovom nástupišti.



Neštandardný mimoúrovňový prechod pre cestujúcu verejnosť na zastávke Košeca súvisí s výsledkami hydrogeologického prieskumu. Technicky rieši náhradu podchodu, ktorého výstavba by pri zisnenej vysokej hladine podzemnej vody bola enormne nákladná.

Časť vrútockého nástupištia poputuje do múzea

Poškodený a podopieraný prístrešok prvého nástupištia vrútockej stanice sa dočkal opravy. Rekonštrukcia výpravnej budovy začala ešte v roku 2001, odvtedy sa postupne splynofikovala kotolňa, zmodernizovalo kúrenie, vymenili okná. Na havarijný stav zastrešenia prvého perónu došlo až teraz, od 8. augusta ho odstraňujú Slovenské tunely a.s..



Zachované časti liatinových ozdobných hlavíc stĺpov a priehradové väzňiky pôvodného prístrešku pribudnú do múzejnej zbierky MDC Bratislava.

Rekonštrukcia prvého nástupištia je realizovaná v dvoch časových etapách. Najskôr sa opraví časť od Žiliny po schody podchodu, následne sa bude pokračovať na ostávajúcej časti. Perón dostane zámkovú dlažbu, nové dažďové zvody, elektroinštaláciu, oceľová konštrukcia prístrešku bude zastrešená plechovou krytinou s podhládom z hliníkových plechov. Zo strany koľajiska bude opravená a vymalovaná aj fasáda budovy. Stavba ale dočasne obmedzí prevádzku stanice. – **Z rekonštruovanej časti nástupištia boli uzatvorené vstupy do prevádzok, čakárne a podchodu. V doprave chýba tretia koľaj, ktorá sa teraz využíva len pre krátke vychodiacie osobné vlaky. Jej absencia sa ale prejavuje v dopravných špičkách, každú konkrétnu prevádzkovú situáciu riešia výpravcovia operatívne, častokrát aj zmenou pravidelných koľají vlakov,** - hodnotí situáciu Ing. Peter Lisoň, prednosta ŽST Vrútky. Návrat k normálu môžu zamestnanci stanice očakávať až po 10. decembri tohto roku po ukončení obnovy nástupištia.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Pod dezolátnou a nebezpečnou strechou, podopieranou piliermi PÍŽMO, sa dennodenne pohybovali stovky cestujúcich.

„Zlato“ montované na trakčné stožiare

Vyššie 11 tisíc starých keramických izolátorov na trakčných vedeniach vymení do konca tohto roku dodávateľská firma v obvode OR Košice. Najporuchovejšie, niekde aj 40-ročné prvky trakčnej zostavy po prasknutí ohrozovali životy rušňovodičov a vplývali na meškanie vlakov.

Komplexné rekonštrukcie ucelených úsekov zastaraných trakčných vedení sa pre finančnú náročnosť len sporadicky dostávajú do plánov investícií, preto bola Správnou radou ŽSR odsúhlasená aspoň rozsiahla výmena najporuchovejších prvkov trakčnej zostavy – starých keramických izolátorov. Tie najmä v jarnom a jesennom období, pri prudkej zmene teploty počas dňa praskali a ohrozovali bezpečnosť a plynulosť vlakovej dopravy. Na základe rámcovej zmluvy ich začala systematicky vymieňať firma ELTRA s.r.o. po vzájomnej dohode so Sekciou energetiky a elektrotechniky OR Košice, ktorá určila kritické úseky. Zamestnanci dodávateľa v tomto roku doteraz vymenili takmer 6 tisíc izolátorov. Od tých nových, kompozitných, ktoré v roku 2009 získali zlaté medaily na výstave ŽEL-RAIL 2009, sa očakáva okrem zjednotenia trakčných zostáv najmä pokles poruchovosti na trakčných vedeniach. Kvalitné plastové izolátory na napäťovú hladinu 25 kV sú už namontované na vyťaženej úseku od Kysaku po Štrbu a taktiež

odolávajú záťaži na širokorozchodnej trati. Do konca roka ešte pribudnú na trakčných stožiaroch od Košíc po Michalany a v nasledujúcich rokoch budú kompletne vymenené na všetkých elektrifikovaných tratiach OR Košice.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Jedným z montážnych prostriedkov bolo aj špeciálne dvojcestné dráhové vozidlo DAF XF 105 DUO vybavené koľajovými adaptérmi, umožňujúcimi pohyb po koľajach normálneho aj širokého rozchodu. Montérom je k dispozícii pohyblivá montážna plošina aj hydraulická ruka s montážnym košom a dosahom 19 metrov.



Miroslav Horváth a Daniel Dzurenda, montéri firmy ELTRA s.r.o., počas výmeny izolátorov zároveň sledovali, aby nedošlo k zmene geometrie trakčného vedenia.

Slovenská Mária prvýkrát na trati

V posledný augustový deň sa prvýkrát po trati ŽSR previezol prototyp dizlovej motorovej jednotky radu 861, vyrobený v ŽOS Vrútky. Medzi Vrútkami a Diviakmi firmní technici testovali súčinnosť všetkých riadiacich systémov súpravy, ktorá dostala meno Mária. Trojčlánková jednotka je čiastočne nízkopodlažná s celkovou prepravnou kapacitou 317 cestujúcich, z toho je 177 miest na sedenie. Dosiahne maximálnu rýchlosť 140 km/h. Pre cestujúcich bude k dispozícii informačný systém, klimatizácia a multifunkčný priestor na prepravu kočíkov, bicyklov a imobilných cestujúcich. Z celkovo 12 jednotiek, určených najmä pre regionálnu dopravu, bude 6 vyrobených ešte do konca tohto roka a ZSSK ich začne prevádzkovať v okolí Nitra, Humenného, Prešova, Košíc a Prievidze.

(balky)



Podpera nadjazdu bráni prevádzke koľajiska



Rekonštrukcia mosta nad železničnými koľajami pri Zvolenskom zámku obmedzuje od polovice júla najmä cestnú dopravu, čiastočne však vplýva aj na prevádzku v osobnej stanici Zvolen. Podpera, ktorá vyrástla v koľajisku začiatkom septembra a podopiera most pri betónovaní a vytvrdnutí vozovky, dlhodobo vylúčila z prevádzky 3 staničné koľaje, z ktorých smerovali osobné súpravy do Banskej Bystrice. Tieto vlaky výpravcovia operatívne pristavujú k iným nástupištiam. Existencia podpory je závislá od technológie stavebných prác aj vývoja počasia, dodávateľ plánuje ukončenie hlavných prác do konca októbra tohto roku.

(balky)

V Prešove sa do seba zapreli vlaky

K vážnej nehodovej udalosti došlo 15. septembra podvečer na prešovskej železničnej stanici. Dve minúty po pol ôsmej do seba bočne narazili 2 osobné vlaky s cestujúcimi. Súpravy prichádzajúce z rôznych smerov – z Plavča a Humenného, vchádzali do stanice v rovnakom čase. Napriek hroziacemu nebezpečenstvu rušňovodiči nestihli zrážke zabrániť včasným zastavením vlakov, ktoré sa na výhybkách stretli v približne 40-kilometrovej rýchlosti. Pri náraze došlo k vykoľajeniu hnacieho dielu pantografu a motorového vozňa radu 812, k zraneniu cestujúcich našťastie nedošlo. Prvotným vyšetrovaním bolo zistené, že vchodová vlaková cesta bola pripravená pre pantograf z Plavča a pravdepodobnou príčinou nehody bolo nerespektovanie návesti „Stoj“ na vchodovom návěstidle rušňovodičom humenského vlaku. Následky havárie odstraňovali železničari až do pol štvrtej ráno.

(balky), foto: JÁN LELÁK



V Čadci sa už blesku báť nemusia

O problémoch so zabezpečovacím zariadením v ŽST Čadca po zásahu bleskom sme vás už informovali. Tento raz prinášame lepšie, potešujúcejšie správy. Stanica už funguje v normálnom režime s novými počítačmi osí. Najviac ich privítali samozrejme výpravcovia.

Aj keď je ŽST Čadca dôležitým uzlom na bývalej Košicko – Bohumínskej trati, po zásahu bleskom si museli výpravcovia stanice vyše dvoch mesiacov poradiť aj bez počítačov osí. A to aj napriek tomu, že sú pre nich akýmsi senzorom pohybu na koľajniciach.



Prednosta stanice Stanislav Králik v dopravnej kancelárii ukazuje poruchu počítačov.

Od začiatku augusta je však núdzový stav minulosťou a stanica má nové počítače osí. Nový typ EDS 5220/10 značky BOMBARDIER nahradil ten starý. Blesk vyčíňal ešte na začiatku júna a jeho výsledkom bolo zhorených 25 počítačov osí, ktoré svojou činnosťou zisťujú počet osí vlaku a posunu, ktorý na koľaj vojde, a počet osí, ktoré z koľaje odídu. Staršie

zariadenie nemalo predpätovú ochranu, teda blesk udrel niekde do koľaje a k nej káblami pripojené čítače náprav jednoducho zhoreli. Terajšie zariadenie už má predpätovú ochranu, teda podobná situácia ako po zásahu blesku by sa už nemala opakovať. Zariadenie ale aj tak nie je úplne chránené voči všetkým vplyvom počasia, môže ho napríklad zatopiť. To sa stalo na žilinskom zhlaví ešte v máji 2010. Stanica tak fungovala po zásahu blesku v núdzovom režime. Boli zavedené dopravné opatrenia v zmysle predpisov a prevádzkového poriadku stanice. Práca výpravcov bola sťažnená, každú výhybku vo vlakovkej ceste musel výpravca osobitne prestavovať, skontrolovať, zistiť voľnosť vlakovkej cesty v celom úseku. Až po vykonaní týchto úkonov mohol dovoliť jazdu vlakom na svetelnú privolávaciu návessť. - **Táto činnosť bola úplne v rukách výpravcov na celom bohumínskom zhlaví a na celom žilinskom zhlaví pre vchod vlakov**, - poznamenal k celej situácii prednosta stanice Stanislav Králik. Samotná situácia však robila vrásky hlavne výpravcom, ktorí poruchy na zabezpečovacom zariadení kedysi ráтали na prstoch. - **Za mesiac sme mali tak 2**

- **3 poruchy, teraz ich je len od začiatku roka 168**, - zhodnotil situáciu jeden z výpravcov. V havarijnom režime pracovala stanica ukážkovo. A to aj napriek tomu, že v deň, keď stanica prišla o počítače, prestal fungovať aj automatický systém informovania cestujúcich (ASIC), vizuálne zobrazenie na nástupištiah a v podchode, bolo teda v poruche. Cestujúci sa museli spoliehať len na audiosystém, hlásenie rozhlasom, a operátorka ovládala len audiovizuálny systém vo vestibule stanice. Veríme, že ťažké časy majú Čadčania už nenávratne za sebou.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka



Nová elektronika počítačov osí nahradila tú starú. Blesk by ju už poškodil nemal.

FOTO HÁDANKA



FOTO: Dana SCHWARTZOVÁ

Dnes naša otázka znie:
Viete, čo to je?

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

Súťaž v kreslení pre deti železničiarov

Spoločenstvo európskych železníc a manažérov infraštruktúry (CER) organizuje druhý ročník súťaže v kreslení vianočných pohľadníc pre deti do 12 rokov, zamestnancov železničných spoločností, členov CER. Víťazná kresba sa dostane na oficiálnu vianočnú pohľadnicu CER.

Aj ŽSR sa zapojí do tejto súťaže, a preto vás vyzývame, aby ste kresby svojich detí spolu s informáciou o dieťati (meno, vek) a jeho matke/otcovi – zamestnancovi ŽSR poslali v termíne do 20. októbra 2011 na adresu:

GR ŽSR – odbor komunikácie
Klemensova 8
813 61 Bratislava

Správna odpoveď júlovej fotohádky je: Železničná zastávka Zbojská.
Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava: Jana ADZIMOVÁ z Košíc.
Blahoželáme!

Do plného vlaku nastúpi babka, postaví sa k sediacemu chlapcovi a hovorí: - Chlapče, nemohol by si sa postaviť? - Babka, dobrý pokus, ale toto poznám. ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: abovo, kyrys, NL, vid	príznak, úkaz	miesto blaženosti	starorím. peniaz	brána (nár.)	Pomoc: kapura, opol, Spa, srpen	francúz. spisovateľ (Emile)	len	typ rus. lietadiel (Antonov)	2	zn. bicyklov
jeden zo zmyslov								huláka, vrieska						
1								suma						
tiež						st. český tenista					MPZ Slovenska dalmátske vino			
MPZ Turecka						smutná báseň								
Jozef Vysočani	od začiatku (pren.)	pancier chrániaci prsia (kyras)	EČV okr. Třebišov filmový mimozem.			syntetický kaučuk				meno Otílie				
						dôsledková spojka				august (česky)				
anglická plošná miera					tropická hľuza				belgické kúpele				balkánska objemová jednotka	
					pokladňa				čelo lode					
obydlie				egyptská objem.jedn.				poštová poukážka						
				modifiká- cia										
plúž			chyba, závada				priečinok, zásuvka							
			zvrtné zámeno				MPZ Holandska							
3											molybdén (zn.)			
časť obce						odmastova- vací prípravok						značka jednotky abvolt		

Železničarske dobroty rozvoniavali Pribeníkom

Vábivá vôňa kulinárskych špecialít šíriaca sa 26. augusta z areálu Strednej odbornej školy v Pribeníku bola jasným dôkazom všestrannosti železničiarov. V tieni stromov si svoje poľné kuchyne rozložilo 17 družstiev, aby predvedli svoje gastronomické schopnosti.

Druhý ročník jedinečnej gastronomickej súťaže „Varí železničiar“ aj tentoraz pripravila Železničná stanica Čierna nad Tisou. Nezvyčajnosť akcie presiahla už obvod usporiadateľskej stanice a do súťaže sa zapojili aj družstvá z Michalían, Maťoviec či Kysaku. Výsledky ich



Rozhodcovia, zľava Stanislav Kiss Seman, prevádzkar ZSŽ, Ing. Peter Zavadský, vedúci ORD Košice a Ing. Katarína Marcziová, námestníčka prednostu ŽST Čierna nad Tisou, mali naozaj náročnú prácu, ovplyvniť sa ich snažili aj členovia súťažných družstiev.

kuchárskeho umenia boli vskutku náporom na všetky chuťové poháriky. Pred rozhodcami na stole rozvoniavali rybacie chuťovky, slivkové knedlíky alias „gombóce“, avšak dominovali rôzne guláše. Kotlíkový, baraní, segedínsky, zámocký...prосто každý chutil skvelo a laik by ich ocenil plným počtom bodov. Kulinárske prehrešky ale neušli hlavnému rozhodcovi Stanislavovi Kiss Semanovi, prevádzkarovi ZSŽ z Čiernej nad Tisou s 25-ročnou gastronomicou praxou. – **Guláš nesmie plávať v masle a nemá byť hustý ako prívarok. Nesmú v ňom byť kosti, zemiaky by mali byť nakrájané len na mesiačky, nie na kocky.** – Okrem estetického vzhľadu a chute jedla sa do celkového výsledku zaráčavala aj hygiena pri príprave jedla a tiež nálada a spolupráca v tíme. Prvenstvo získalo družstvo VPK z Čiernej nad Tisou, ale ocenenie za skvelú prípravu súťaže si zaslúži aj organizátor prednostu ŽST Ing. Peter Majer a jeho usporiadateľský tím.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Ako viani tak aj teraz sa kuchtilo pod záštitou OR Košice. Patronát nad akciou prevzal Ing. Jozef Horváth, námestník riaditeľa OR pre riadenie dopravy, ktorý sa začiatkom septembra mohol pochváliť takýmto úlovkom na rieke Laborec. Sumec dlhý 167 cm a vážiaci 23 kíl bol základom pre kvalitné „halászlé“.



Prvenstvo získalo družstvo VPK z Čiernej nad Tisou za plneného pstruha na rošte.



Tváre ŽSR



A ideme do finále...

O postupe dvoch súťažiacich do finále ste rozhodli vy – naši čitatelia svojimi hlasmi. Postup desiatich súťažiacich zabezpečilo rozhodnutie poroty v tomto zložení:

Predseda poroty:

Ján ŽAČKO, námestník GR ŽSR pre ľudské zdroje

Členovia:

Silvia NÉMETHOVÁ, námestníčka GR ŽSR pre ekonomiku; Martina PAVLIKOVÁ, hovorkyňa, riaditeľka odboru komunikácie GR ŽSR; Milan SOLÁRIK, riaditeľ OR Trnava; Ján JURIGA, riaditeľ OR Košice; Ľubomír TKÁČ, riaditeľ OR Žilina; Marián IZAKOVIČ, riaditeľ OR Zvolen; Dana SCHWARTZOVÁ, šéfredaktorka Železničného semaforu;

Odborná porota:

Dušan Šinka, výpravca ŽST Nitra, v súčasnosti Bratislava - Lamač, model; Eduard Genserek, fotograf

Naši finalisti



1 Miroslav ŠÚRY



11 Miroslav DACEJ



17 Katarína TRNKOVÁ



28 Iveta BUCKOVÁ



3 Peter MEŠŤAN



13 Anna SLIVKOVÁ



18 Antónia KOBZOŠOVÁ



35 Štefan MATÚŠEK



5 Monika ŠUFLIARSKÁ



16 Karol PUKLUŠ



20 Dana TUŽINSKÁ



36 Michal KOLLÁR

Počas finále v Strečne v dňoch 13. - 16. 10. 2011, kde na súťažiacich čaká pestrý program, rozhodne porota o víťazoch. Všetkým železničkárkam a železničiarom (bolo ich 36) 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.

Nové uniformy



Dušan Šinka,
výpravca ŽST Bratislava Lamač



Radoslav Jakuba,
výpravca ŽST Lučenec



Jana Kostrubová,
výpravkyňa Slivník ŠRT



Monika Suchardová,
výpravkyňa ŽST Čečejevce

Už v prvom polroku 2012 by ste mali na železničných staniach po celom Slovensku vidieť výpravkyne a výpravcov v nových uniformách. Pri príležitosti celoslovenských osláv železničarskeho sviatku ich prítomní už mali možnosť vidieť v Strečne, kde bola módna prehliadka uniformiem. Sympatické bolo, že ich na móle predvádzali naši výpravcovia, finalisti súťaže Tvár ŽSR z predchádzajúcich ročníkov.

Autorom uniformiem je renomovaný slovenský kostýmový výtvarník pán Peter Čanecký. Východiskom pre nový návrh uniformiem ŽSR bola preňho odevná kultúra uniformiem anglickej armády a jej výzbrojných častí z 20. storočia. Pri ich tvorbe využil rokmi overený a preverený princíp uniformného oblečenia, osobitne upravený pre špecifické požiadavky a reprezentáciu ŽSR. Uniformy navrhol tak, aby boli nadčasové, reprezentujúce zamestnancov ŽSR ako odborne, občiansky a medzinárodne rešpektovanú spoločnosť. Aby jej nositeľov dôstojne reprezentovala a plnohodnotne slúžila ich pracovným, spoločenským a osobným potrebám. Ako sa nám pán Čanecký priznal, vytvoríť novú a rešpektovanú uniformu pokladá za jednu z najťažších úloh v navrhovaní odevov a kostýmov.

Na titulnej obálke nám v novej uniforme okrem výpravcov zapôzoval aj Vladimír Ľupták, generálny riaditeľ ŽSR a Martina Pavliková, hovorkyňa ŽSR.

(sch)

Foto: Eduard GENSEREK