

ŽELEZNIČNÝ **semafor**

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

SEPTEMBER 2013



Anjel strážny
mladého rušňovodiča

Železničiarom patrí pocta i uznanie
27. september Deň železničiarov

GrandPrix 2013



PRÍHOVOR GENERÁLNEHO RIADITEĽA

Vážené kolegyně, kolegovia!

Keby nebol ľudský život ohraničený pre všetkých rovnako plynúcim a pevne daným časom, dnes by sme mali možnosť pozhovárať sa s tými, ktorí pred 165. rokmi verili v nový vynález menom železnica.

Bežná história sa zaoberá faktami a udalosťami, teda tým, čo sa odohráva v materiálnom svete. Nestará sa o pravdu, pretože pravda sa neodohráva vo svete hmoty, ale vo vedomí. Pravdy, aj keď sú nehmotné, sú dôležité - sú tým, čo pretrváva.

Keď sa naši predchodcovia rozhodli ísť tou našou železničnou cestou, museli v sebe nájsť úžasnú silu, museli mať veľkú dôveru vo svoju víziu. Táto dôvera im asi poskytla podporu, aby uviedli do života taký grandiózny projekt, akým je železnica. Projekt sprevádzaný zvyšovaním civilizovanosti a kultivovanosti. Vznik železníc znamenal zároveň búrlivý spoločenský pokrok a rozvoj. Táto dôvera či sebadôvera bola zrejme vnútorným podnetom, samozrejme, podporená aj priaznivými vonkajšími okolnosťami, ale vyvierala z vnútra, vyklíčila a vyrástla vo veľký strom s mohutnými vetvami, obťažkaný bohatými plodmi.

Aby železnice dokázali prežiť museli byť priateľské a láskavé v tom zmysle, že slúžili iným, boli ochotné sa obetovať. Chápali, že tí druhí sú pre nás dôležitejší, ako sme boli sami pre seba. Preto nás ľudia, spoločnosť prijali a akceptovali.

V posledných rokoch prechádzajú železnice nielen na Slovensku z rôznych dôvodov veľmi zložitým obdobím. Myslím, že by sme si mali spomenúť na svojich predchodcov, na ich vnútornú silu a víziu. Mali by sme v sebe znovu objaviť, znovuzrodiť dôveru a sebadôveru, neuzatvárať sa do seba, nehľadať pomoc iba zvonku. To nám umožní, aby sme sa dostali z okraja spoločnosti, kde sme sa tak trochu ocitli, do stredu - centra, kam sme vždy patrili a patríme. Aby sme boli nositeľmi civilizovanosti, kultivovanosti a vzdelanosti. Aby sme boli priateľskí a láskaví, zodpovední, slobovní a pravdiví. To je skutočné, čo pretrváva a prežije.

Okrem majetku a technológie máme to najcennejšie, a to sú ľudia - naši zamestnanci.

Príkladom sú aj dnes naši vyznamenaní kolegovia. Sú to tí, od ktorých sa môžeme učiť, inšpirovať. Im, ale aj ostatným železničiarom dnes patrí naša vďaka. Želám železničiarom čo najviac Gitiiek Bitterových a Jožkov Tvrdonov...

Ľudí pracovitých, nezlomných, ale aj citlivých a skromných, so zmyslom pre humor. Ak ich budeme mať, nemusíme mať žiadne obavy, že náš vlak nedorazí do svojej stanice.

Na záver by som ešte raz chcel poblahoželať vyznamenaným kolegom, poďakovať sa všetkým zamestnancom železníc. Poďakovať sa priateľom zo železničných spoločností Slovensko a CARGO za dobrú spoluprácu, ministerstvu dopravy za podporu a pochopenie.

Prajem vám všetkým veľa zdravia, šťastia a spokojnosti, prítomným príjemný deň. Nech tá naša železná láska prekoná všetky prekážky a prinesie nám ešte veľa radosti.

HLÁSIM SA V SLUŽBE!

Ing. Štefan Hlinka
generálny riaditeľ ŽSR

Železničiarom pa VO ZVOLENE SI 55 ŽELEZNIČIA

Celoslovenské oslavy železničarskeho sviatku sa v tomto roku konali vo Zvolene. Keďže Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. sa opäť rozhodli oslavovať spoločne, v piatok 13. septembra sa o 10,00 hod. vo zvolenskom Divadle Jozefa Gregora Tajovského stretli zástupcovia troch železničných spoločností a pozvaní hostia, aby vzdali hold železničarskej profesii a najlepších jednotlivcov aj ocenili. A práve oceneným zaslúžene patrila v tento deň najväčšia pozornosť. Do Zvolena prišlo 55 železničiarov, aby si prevzali najvyššie rezortné vyznamenanie. Na slávnostnom ceremoniáli vo zvolenskom divadle sa oceňovalo, prihovárало, ale aj spievalo. Miloš Bubán, pre železničiarov už známym hlasom, moderoval program osláv. V úvode privítal vzácnych hostí a všetkých prítomných. Štátny tajomník Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR František Palko vo svojom prejave vyzdvihol postavenie železníc, ako aj prácu železničiarov, za ktorú sa všetkým poďakoval. Zablahoželať vyznamenaným, ale aj ostatným zamestnancom železníc k ich sviatku. Aj generálni riaditelia troch železničných spoločností sa prihovorili všetkým prítomným slovami uznania, vďaka, ale aj bilancovania a hodnotenia. Nezabudli odovzdať pozdravy aj ostat-



František Palko, štátny tajomník MDVRR SR sa pri odovzdávaní vyznamenaní každému osobitne prihovoril.



Ing. Margita Bitterová a Ladislav Nad's Poctou aj úsmevom. Gratulujeme!

trí pocta, uznanie i poďakovanie

ROV PREVZALO NAJVYŠŠIE REZORTNÉ VYZNAMENANIA



Šťastná trinásťka, aj tak by sme mohli pomenovať skupinu trinástich ocenených zo ŽSR, ktorí si v piatok 13-teho prevzali najvyššie rezortné vyznamenanie Zaslúžilý zamestnanec.



Herec Radoslav KURIC v historickej železničiarскеj uniforme „vypravoval“ jednotlivé čísla svojich kolegov.



ným službukonajúcim kolegom. Po príhovoroch Ing. Štefana Hlinku, generálneho riaditeľa ŽSR, Ing. Pavla Gábora, generálneho riaditeľa ZSSK a Ing. Vladimíra Luptáka, generálneho riaditeľa ZSSK CARGO nasledovalo odovzdávanie ocenení. Vyznamenaní železničiar si z rúk štátneho tajomníka a troch generálnych riaditeľov prevzali svoje tituly, pocty a uznanie. Posledným, ale v neposlednom rade významným, bolo udelenie uznania ministra dopravy. To patrí našej kolegyni Ing. Zuzane Böhmannovej, ktorá svojim konaním zachránila ľudský život (viac sa dočítate na strane 6 - 7). Právom jej patril záver slávnostného ceremonálu a mohutný aplauz všetkých prítomných.

O hodnotný umelecký zážitok sa v závere, ako aj na úvod celoslovenských osláv Dňa železničiarov 2013, postarali herci zvolenského divadla. Anglickým evergreenom sa predstavil Richard Sanitra. Rezkejšie tempo nahodil Štefan Šafárik piesňou - Ja sa dnes dopoludnia žením a pompéznejší záver ako krásne tóny skladby Haleluja v podaní Svetlany Sarvašovej by si prial zrejme málokto.

(sch), Foto: Martin BALKOVSKÝ



Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR (vpravo) odovzdáva vyznamenanie Ing. Jozefovi Tvrdoňovi so slovami uznania a vďaky.



Hľadisko so železničiarimi z celého Slovenska a vzácní hostia.



Štefan Šafárik, známy herec a spevák Divadla J. G. Tajovského vo Zvolene.



POCTU MINISTRA DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SR prevzali:

ŽSR

Marián STRAŠIFTÁK

vedúci referent elektrotechniky,
O 460, GR ŽSR

Ing. Margita BITTEROVÁ

vedúca oddelenia, O 120 GR ŽSR

Ladislav NAĎ

údržbár SMSÚ ŽTS ÚB Čierna nad Tisou,
OR Košice

František HELT

inštalatér, OR Košice

Jozef BAJTOŠ

vedúci prevádzky, OR Košice

Karol GOROL

traťový robotník, OR Košice

Ján SCHMIDT

hlavný majster, OR Trnava

Daniel MIKLETIČ

návestný majster, OR Trnava

Stanislav HOLEČEK

návestný majster, OR Trnava

Štefan NAGY

koordinátor, OR Zvolen

Milan ĎALOG

elektromontér, OR Zvolen

Jaroslav VACULA

vedúci kontrolór dopravy, OR Zvolen

Ján JANÍK

dozorca prevádzky, OR Žilina

ZSSK

Arnošt ŠPATINA

strojmajster, sekcia riadenia a realizácie pre-
vádzky, stredisko prevádzky depo Bratislava

Ján PILLÁR

rušňovodič - inštruktor, sekcia riadenia a reali-
zácie prevádzky, stredisko prevádzky Prešov

Anna HUPKOVÁ

vedúca oddelenia, sekcia účtovníctva a daní,
Bratislava

Daniela JANKOVIČOVÁ

manažérka pre motiváciu a odmeňovanie,
odbor riadenia ľudských zdrojov, oddelenie
rozvoja ľudských zdrojov Bratislava

Ladislav VARGA

inšpektor BŽD - predpisár, odbor inšpekcie
a kontroly, oddelenie inšpekcie a predpisov
Košice

ZSSK CARGO

Stanislav HORÍNEK

špecialista evidencie a vysporiadania majetku,
sekcia správy majetku, Bratislava

Jana ŠOLTYSOVÁ

kontrolórka - školiteľka, sekcia technicko-
technologickéj prípravy prevádzky, Košice

Ján PLAVUCHA

rušňovodič, sekcia riadenia prevádzky a trak-
cie, Stredisko riadenia trakcie Zvolen

Daniel VLČEK

rušňovodič, Sekcia riadenia prevádzky a trak-
cie, Stredisko riadenia trakcie Zvolen

Ivan GABAL

vedúci tímu kontroly úseku prevádzky, sekcia
technicko-technologickéj prípravy prevádzky,
Košice

Ján DOLNIAK

vedúci obvodu prevádzky, sekcia prevádzky,
prepravy a vozňovej služby, Stredisko prevád-
zky Zvolen

Igor CHALACHAN

odborný technický zamestnanec nákladnej
prepravy, sekcia prevádzky, prepravy a vozňo-
vej služby, Stredisko prevádzky Košice

TITUL MINISTRA DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA - ZASLŮŽILÝ ZAMESTNANEC DOPRAVY prevzali:

ŽSR

Ing. Jozef TVRDOŇ

zástupca riaditeľa odboru, O 220, GR ŽSR

Eliáš ROHÁČ

výpravca ŽST Humenné, OR Košice

Vojtech ŽUPČAN

výpravca, OR Košice

Pochádzate zo železničarskej rodiny?

Čo by ste zmenili vo svojej práci alebo na pracovisku? Opýtali sme sa niektorých ocenených kolegov.



Ján LIGAČ, zámočník koľajových konštrukcií SMSÚ ŽTS TO Žilina, OR Žilina

Nemám sice žiadnych železničarských predkov, napriek tomu môžem povedať, že sme železničarska rodina. Práve ja som začal u nás so železničarskou tradíciou a moje kroky ku koľajam nasledovali aj traja synovia. Jeden je traťovým majstrom, druhý robí na „traťovke“ rušňovodiča a tretí je návestný majster. Ak sa vrátim do svojej mladosti, bol som vyučený zámočník a navyše ma fascinovali vlaky. Nič teda nebránilo tomu, aby som pred 35 rokmi nastúpil k ČSD na pozíciu traťového montéra. Lenže, zdá sa mi, že vtedy si ľudia viac vedeli nájsť cestu k sebe, kolektívy boli súdržnejšie a spoločenskejšie. Toto by som vrátil do súčasnosti. V dnešnej spoločnosti prevláda skôr individualizmus, ľudia sú akoby zahľadení do seba.



Eliáš ROHÁČ, výpravca ŽST Humenné, OR Košice

Pre mňa železnica nikdy nebola neznámym prostredím. Otec robil na traťovej dištancii. Brat má vyštudovanú vysokú školu v Žiline, učil na dopravnej priemyslovke v Košiciach a neskôr pôsobil ako školiaci inšpektor na ÚIVP. Ja som sa stal výpravcom a v mojich šlapajach ide aj môj syn, ktorý je takisto výpravca. S hrdosťou teda môžem prehlásiť, že patrí do železničarskej rodiny. Ale za 40 rokov môjho pôsobenia na železnici sa toho veľa zmenilo. Odlišné sú najmä medziľudské vzťahy, nevládla nevráživosť medzi ľuďmi, nik nezaviedol druhému úspech. Ale to je najskôr odraz súčasnej doby. Našťastie nášho kolektívu v stanici sa to netýka, sme dobrá partia, vieme sa vzájomne podporiť. Som teda spokojný, nemám nič, čo by som menil.



Ing. Margita BITTEROVÁ, vedúca odd. interného auditu O 120, GR ŽSR

Nikto z rodiny nebol železničiarom, a tak nepochádzam zo železničarskej rodiny. Na železnicu som nastúpila po skončení vysokej školy a som tu doteraz, je to už 30 rokov. V mojej pozícii je potrebné prispôbiť sa dobe, spôsobu práce a komunikácii. A keďže je to práca veľmi pestrá a zaujímavá, nemenila by som na nej zrejme nič.



Vladimír TARKOŠ, dozorca výhybiek, ŽST Trnava, OR Trnava

Môj otec aj dedo boli železničari, takže pochádzam zo železničarskej rodiny. Ja pracujem na železnici 40 rokov a od roku 1979 som zamestnancom železničnej stanice v Trnave. Túto robotu mám veľmi rád a nemenil by som na nej absolútne nič.

Jana KUČEROVÁ

operátorka, OR Trnava

Vladimír TARKOŠ

dozorca výhybiek, ŽST Trnava, OR Trnava

Ondrej MAJER

inštalatér, OR Zvolen

Marián DRIENIK

koordinátor, OR Žilina

Ján LIGAČ

zámočník koľajových konštrukcií, OR Žilina

Ján LACKO

inžinier železničnej dopravy, OR Žilina

Emília RAPANOVÁ

vedúca referentka logistiky, CLaO Bratislava

Ing. Peter TOMKO

vedúci meracieho vozňa, VVÚŽ Žilina, pracovisko Prešov

Ján ŠVEDA

montér oceľových konštrukcií, Mostný obvod Košice

Ing. Dagmar GALKOVÁ

prednostka sekcie, Železničné telekomunikácie Bratislava

ZSSK

Jaroslav VANČO

rušňovodič, sekcia riadenia a realizácie prevádzky, Stredisko prevádzky Poprad

Vladimír PASTIERIK

strojmajster, sekcia riadenia a realizácie prevádzky, Stredisko prevádzky depo Žilina

Juraj FÜZY

vedúci prevádzky, sekcia riadenia a realizácie prevádzky, Stredisko prevádzky stanica Košice

Miroslav JARÁBEK

analytik údržby, sekcia údržby a opráv, oddelenie riadenia a realizácie opráv Bratislava

Peter HEGEDŮŠ

systémový špecialista – analytik, sekcia údržby a opráv, Správa údržby a opráv Bratislava

Pavol KOŠŤANY

vozmajster, sekcia údržby a opráv, Stredisko prehládok a opráv Bratislava

Miroslav BELORIT

vedúci tímu, sekcia služieb zákazníkom, oddelenie služieb zákazníkom Bratislava

Peter KOZEMPEL

vodič CMV, sekcia logistiky, oddelenie dopravných služieb Bratislava

ZSSK CARGO

Ladislav KURUC

hlavný inšpektor BŽD (bezpečnosti železničnej dopravy), odbor kontroly inšpekcie a ochrany, Bratislava

Štefan ONTKOC

strojmajster, Sekcia riadenia prevádzky a trakcie, Stredisko riadenia trakcie Košice

Terézia ROČKÁROVÁ

mzdárka – spracovanie miezd, sekcia personálnych služieb, Oddelenie mzdového centra, Bratislava

Lubomír BARKÁČ

rušňovodič, Sekcia riadenia prevádzky a trakcie, Stredisko riadenia trakcie Zvolen

Štefan REPKA

rušňovodič, sekcia riadenia prevádzky a trakcie Zvolen

Peter PETRUŠEK

majster, Sekcia údržby a opráv železničných koľajových vozidiel, Pracovisko Trenčianska Teplá

Ján VAŠČÁK

mechanik ŽKV (železničných koľajových vozidiel), Sekcia údržby a opráv železničných koľajových vozidiel, Pracovisko Spišská Nová Ves

Ladislav HALADEJ

projektový manažér pre interoperabilitu, sekcia manažmentu ŽKV – ECM, Bratislava

UZNANIE MINISTRA DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SR ZA ZÁSЛУŽNÝ ČIN

Ing. Zuzana BÖHMANNOVÁ

odborná technická zamestnankyňa ŽSR, SHM, regionálne pracovisko Žilina

Naša anketa...



Marián DRIENIK, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Trenčín, OR Žilina

Ani u mňa železnica nebola neznámym pojmom. Gény som zdedil po otcovi, ktorý najskôr pracoval na mostnom obvode v Prerove, potom u nás na „traťovke“ zámočníka koľajových konštrukcií. A vidíte, aj ja som svoj život - celých 40 rokov, prežil pri koľajach na železničnom zvršku. Začínal som ako hlavný majster v Lúkach pod Makytou. Pridelili mi 11 kilometrov trate, mal som dokonalý prehľad o každom metri koľají. Detailné poznanie trate bolo veľkou výhodou, viac sme sa zžili so železničnou infraštruktúrou. Zmenou funkcií, ale aj poklesom zamestnanosti je dnes rozsah poznania podstatne náročnejší. Všetko ale môže uľahčiť dobrá atmosféra v kolektíve. V tom našom som síce najstarší, ale skúseným okom vidím, že vzťahy máme výborné.



Ján JANÍK, dozorca prevádzky ŽST Žilina - Teplička, OR Žilina

Možno povedať, že som akýmsi železničiar-ským samorastom, keďže nik z rodiny na železnici nepracuje. Po ukončení strednej školy ma na vysokú nezobrali, tak som sa rozhladol po zamestnaní. Skúsil som to na stanici v Bytci a akurát mali voľné miesto. Nastúpil som na pozíciu skladníka prepravy, pred 42 rokmi. Neskôr som dlhé roky robil výpravcu, asi 2 roky aj vlakového dispečera a momentálne som dozorcom prevádzky. Za ten čas som videl, ako železnica napreduje. Začínal som v ére parných rušňov a teraz pracujem v najmodernejšej stanici, vybavenej elektronikou. Všetko sa zrýchliilo a prejavilo sa to aj v našej spoločnosti. Fungujeme v uponáhľanej dobe a trpia aj medziľudské vzťahy. To by som zmenil, pretože kedysi sa žilo pokojnejšie, viac sme si užívali zábavy.



Jaroslav VACULA, vedúci kontrolór dopravy, OR Zvolen

Nepochádzam zo železničiar-ského rodiny. A keď som sa rozhodoval ako mladý chlapec kam ísť do školy, pôvodne som chcel študovať chémiu. Nakoniec som sa však rozhodol pre dopravnú priemyslovku vo Zvolene, ktorá bola blízko môjho bydliska. Na železnici pracujem 41 rokov. Z mojej pozície sa toho veľa meniť nedá. Jediné čo sa môže meniť som ja, či som dobrý alebo zlý (smiech). A to je zase podľa toho, ako zamestnanci dodržiavajú predpisy.



Marián STRAŠIFTÁK, vedúci referent elektrotechniky, O 460 GR ŽSR

K práci na železnici ma lákalo rodinné zázemie, na železnici pracovali štyria moji strýkovia, mamini súrodenci a aj moja mama. Najznámejší z nich boli Jozef a Rudolf Polakovičovci, ktorí pracovali na vtedajšej Správe východnej dráhy tiež na Klemensovej ulici. Na železničiach som začínal ako učeň zo železničného bratislavského odborného učilišťa ešte v roku 1968. Na vtedajšom Elektroúseku Bratislava som pracoval na rôznych pracoviskách v niekoľkých funkciách až do roku 1997. Organizačné zmeny priniesli aj zmeny mojich pracovísk, ale odvetviu som zostal verný. Popri zamestnaní som ešte absolvoval SPŠ elektrotechnickú v Bratislave. Na odbore 460 pracujem vo funkcii vedúci referent elektrotechniky so zameraním na trakčné vedenie. Je toho dosť, čo by som rád zmenil. Ale ak by to bolo v mojej moci, vybavil by som všetky pracoviská opravovni trakčného vedenia lepšou mechanizáciou, montážnymi vozňami s hydraulickou pracovnou plošinou pre práce na trakčnom vedení.



S mladým rušňovodičom sa

Zuzana Böhmánová dostala uznanie za záchranu života

Teóriu záchranu života teoreticky ovláda väčšina Slovákov. Avšak život dennodenne presvedča, že prvú pomoc poskytnete zranenému a bezvedomému človeku ozať iba zlomok z nás. Dramatickej situácie sa ale nezľakla Ing. Zuzana Böhmánová, odborná technická zamestnankyňa SHM z regionálneho pracoviska v Žiline. S rozvahou držala vo svojich rukách život Tomáša Hromadu - mladého rušňovodiča v zácviaku, ktorého v strojovni modernej súpravy zasiahol elektrický prúd. Boj o jeho život zvládla až do príchodu záchranej služby a vďaka nej je pre mladého rušňovodiča 8. august druhým narodeninovým dňom. Za tento výnimočný skutok bola, ako jediná zo všetkých troch železničných spoločností, ocenená uznaním rezortného ministra za šľachetný čin.

Horúčava stupňovala nervozitu

Štatistiky meteorológov iba potvrdili názory ľudí, že tohtoročné leto bolo nadpriemerne teplé. Obzvlášť štvrtok 8. august sa ukázal ako extrémne horúci, pretože teploty atakovali 40-stupňovú hranicu. V takomto tropickom počasí stála na žilinskej stanici aj elektrická poschodová jednotka, ktorá ako osobný vlak o 14:45 hod. odchádzala do Nového Mesta nad Váhom. Postupne sa zapĺňala cestujúcimi. Tinedžeri, dôchodcovia, robotníci alebo úradníčky - každý by čo najskôr odišiel z prehriateho mesta a schoval sa pred ukrutnou páľavou. V spodnej časti súpravy sedela aj Zuzana Böhmánová. Prácu už hodila za hlavu a smerovala domov, do Dubnice nad Váhom. Vlak sa pohol načas, ale už po chvíľke zastavil na výhybkách. „Čo sa deje?“ znelo medzi nespokojnými cestujúcimi. Neznalosť odpovede na túto otázku, ale aj zvyšujúca sa teplota v interiéri spoločne s narastajúcim meškaním iba stupňovali ich nervozitu. Zuzana bola pokojná. „Každé zastavenie vlaku má predsa svoj dôvod, nech je akýkoľvek. Určite nestojíme len tak, z pasie,“ pomyslela si.

S posádkou cvičil neposlušný stýkač

V riadiacej kabíne medzitým rušňovodič Jozef Hrivov robil všetko pre to, aby sa znova pohli. Pri prechádzaní výhybkového zhlavia totiž museli stiahnuť zberač, ale „mašina“ následne prestala spolupracovať. Chybu mu pomáhal odhaliť aj pridelený rušňovodič v zácviaku, len 22-ročný mladík Tomáš Hromada. V rámci výcviku spoznával technické vlastnosti súpravy. V prehriatej kabíne s nefunkčnou klimatizáciou, kde teplota rástla strmo nahor, sa v prepotených tričkách snažili spojzdrniť poschodovú jednotku. Neúspešne. Až privolaný servis od výrobcu odhalil dôvod poruchy. Neplánované zastavenie spôsobil zmatkujúci stýkač v strojovni. S trištvrt hodinovým meškaním sa súprava opäť rozbehla na trať, lenže nervozita cestujúcich už nepominula. Naopak, podporilo ju ďalšie dlhšie čakanie z dopravných dôvodov v Bytči. Netušili, že je to banalita s tým, čo sa udeje v Púchove. „Počas jazdy sme bez problémov trikrát sťahovali zberač. Pred Púchovom sa ale súprava po stiahnutí zberača opäť pokazila. Do stanice sme došli zotrvačnosťou,“ spomína rušňovodič Jozef. Hneď sa upriamili na poruchový stýkač v strojovni. V stanici mali viac času, pretože vyčkávali na protiúdiaci rýchlik, ktorý prichádzal z rozpracovanej jednokolajnej koridorovej trate. „Opäť zavoláme servis a budeme čakať na ich zásah, alebo aspoň vizuálne skontrolujeme stýkač v strojovni?“ zvažovali rušňovodi-



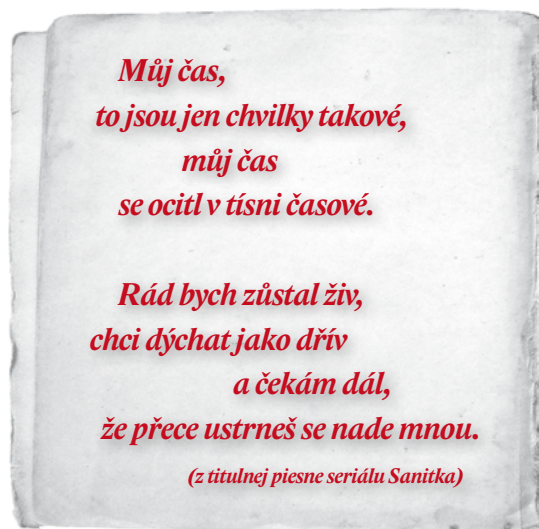
Mladý rušňovodič Tomáš Hromada (v strede) ukazuje Zuzane Böhmánovej a Jozefovi Hrivovi postihnuté miesta na rukách po zásahu elektrickým prúdom.

či možnosti. Uvedomovali si ďalšie minúty sklzu vo svojom cestovnom poriadku, narastajúcu teplotu v nefunkčnom vlaku a s ňou spojenú hustnúcu nervozitu cestujúcich. Zároveň to ale bola príležitosť, aby sa Tomáš oboznámil s prvkami strojovne, v ktorej doteraz nikdy nebol. Rozhodli sa teda pre aktívny prístup. Vypli hlavný vypínač, vizuálne skontrolovali prvky riadiaceho pultu aj spustený zberač. Až potom Jozef, nasledovaný Tomášom, otvoril dvere strojovne, odstránil mechanickú zábranu a obaja vstúpili do „srdca poschodáku“. Nepripúšťali si žiadne riziko úrazu, veď vykonali všetky úkony v súlade s technickou obsluhou poschodovej jednotky a všetko malo byť uzemnené. Teda tak sa aspoň domnievali. Jozef začal ukazovať prvky strojovne, keď odrazu...

Takmer tam ostali obaja

„On tam spadol!“ zaznel zo strojovne Jozefov srdcervúci výkrik, ktorý sa širil úzkou chodbičkou. Pri nohách mu z ničoho nič ležal Tomáš a chrčal. Podvedome ho chytil za prepotené tričko, no v tom momente zacítil kopanec elektrickým prúdom. Ihneď mu došlo, že Tomáš leží na živej časti strojovne, pod napätím a okamžite ho musí odtiaľ vyslobodiť! Lopil ho za konce nohavíc a vytiahnutím do úzkej chodbičky ho vytrhol z objatia neviditeľného zabijaka. „Tomáš! Tomáško, hovor mi niečo!“ úpenlivo dohovárал nehybnému kolegovi a snažil sa ho prebrať k životu. Aj napriek prvotnému šoku a po kontakte s elektrickým prúdom dokázal Jozef racionálne uvažovať. Vybehol zo súpravy a zakričal na výpravcu, nech volá záchranku. Vzápätí utekal do riadiacej kabíny presvedčiť sa, či všetko urobili správne a cez spodnú časť medzi cestujúcimi upaľoval naspäť do strojovne.

viezol aj jeho strážny anjel



Minúty sa vliekli v boji o život

Zuzanu vyrušil z driemot ruch a náhliaci sa Jozef, ktorý medzi cestujúcimi hľadal lekára. Spozornela, keď ho opäť zahliadla, ako s ďalším pánom znášajú z medziposchodia nehybné telo. Na Jozefovu opätovnú prosbu adresovanú cestujúcim, či vie niekto podať prvú pomoc, začala konať. „Dvadsaťštyri rokov som bola výpravkyňou, takže som prešla mnohými školeniami a kurzami prvej pomoci. So záchranou života mám už skúsenosť, pretože raz mi na stanici skolaboval cestujúci. No keď som videla v Jozefových očiach zúfalosť, strach a zároveň aj zodpovednosť za Tomáša, akoby to bol jeho vlastný syn, vedela som, že sa stalo čosi vážne a musím pomôcť. Vždy je lepšie urobiť hocičo, ako neurobiť vôbec nič. A tento mladík akútne potreboval pomoc,“ opisuje skromne Zuzana. Lenže v odhodlaní pomôcť ostala úplne sama. V súprave to odrazu stíchlo a dovtedy nespokojní cestujúci sa stali neviditeľní, zahĺbení v sedadlách, lahostajne pozerajúc von oknom. Čas plynul prírychlo, bolo potrebné riešiť Tomášovu základnú životnú otázku. Klakla si k jeho nehybnému telu, ležiacemu na podlahe pri vchodových dverách a snažila sa ho držať pri živote do príchodu záchranej služby. Bol v bezvedomí, nedýchal a strácal tep. Zuzana najskôr



Zaslúžený aplauz znel sálou divadla pre Zuzanu Böhmannovú.

uvoľnila dýchacie cesty a začala okamžite s masážou srdca. Jeden, dva, tri...tridsaťkrát stlačila hrudník a skontrolovala dýchanie. Presne tak, ako sa to kedysi učili na školení. Tomáš sa sám chabo nadýchol, ale opäť upadol do bezvedomia. Jeden, dva, tri... znova pokračoval jej vytrvalý boj o mladíkov život. Minúty tentoraz ubiehali príliš pomaly. „Konečne!“ preletelo jej hlavou, keď vo dverách uvidela záchranárov. Konečne ho môže odovzdať do rúk profesionálom, ktorí sa o neho odborne postarajú. Odľahlo jej, svoje poslanie splnila. Spokojná opustila miesto boja o Tomášov život. Verila, že keď to zvládla ona, záchranári to zvládnu takisto. Po stabilizovaní jeho životných funkcií ho naložili do sanitky a previezli k vrtuľníku, ktorý ho transportoval do trenčianskej nemocnice.

Otvorené oči strážneho anjela

Zuzana došla domov, do Dubnice nad Váhom o 2,5 hodiny neskôr, ako zvyčajne. Napriek tomuto meškaniu mala zo záchrany Tomášovho života dobrý pocit. Konala tak, akoby mal v takejto situácii konať každý z nás. Ibaže v tejto vypätej situácii ostala sama, nik z cestujúcich sa nepridal. Smutné. Azda len ona sama si až priveľmi uvedomovala, že strata toho najcennejšieho, čo každý z nás má – život, je strata najbolestivejšia. Postavila sa proti tomu, aby takúto bolestivú ranu osudu neprežívala aj rodina mladého Tomáša. No kým ona ako anjel strážny bojovala o jeho život, on jej v bezvedomí stihol otvoriť oči. „Človek v takejto chvíli prehodnotí svoje priority a uvedomí si, že často vydáva príliš veľa energie na riešenie nepodstatných malicherností.“

Túžbu neohrozil ani elektrický prúd

A ako dopadol Tomáš? Dva dni ležal v bezvedomí v trenčianskej nemocnici, odkiaľ ho neskôr na pozorovanie presunuli do Žiliny. Nemocničné izby opustil po 11 dňoch, do domáceho ošetrovania. Stále si po zásahu elektrickým prúdom hojí popáleniny na ľavom líci a časti krku, prstoch na rukách aj ľavom stehne. Jeho túžbu - stať sa rušňovodičom, však táto životunebezpečná skúsenosť neohrozila. Práve naopak. Presvedčil sa, že medzi železničiarmi stále vládne súdržnosť a spolupatričnosť, pritom je jedno, či ich zamestnáva ZSSK, CARGO alebo ŽSR. Akurát do strojovne rušňa tak skoro smelo nevstúpi.



Vďační rušňovodiči Jozef a Tomáš poďakovali Zuzane za jej obetavý prístup.



O hospodárení, projektoch aj nových štandardoch železničných staníc

Z PORÁD VEDENIA
ZSR

Posledné augustové a prvé septembrové porady vedenia ŽSR a prerokované témy sa týkali, ako zvyčajne, súčasného hospodárenia firmy, ale aj prípravám dokumentov hospodárenia na roky 2014 až 2016. Členovia vedenia upriamili pozornosť aj k prebiehajúcim projektom a investičným procesom a prerokovali návrh štandardov železničných staníc a tratí, ako aj mnohé ďalšie témy.

Pozitívny vývoj hospodárenia pokračuje

Vedenie prerokovalo výsledky hospodárenia za obdobie január – júl 2013. Bol dosiahnutý kladný výsledok hospodárenia (zisk) vo výške 18 712 tis. €. V porovnaní s plánom je výsledok priaznivejší najmä z titulu vyšších tržieb z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre a nižšieho čerpania nákladov za spotrebované nákupy a služby. Súčasne bol vo vedení prerokovaný aj Rozbor hospodárenia ŽSR za 1. polrok 2013. Dané materiály boli prerokované aj na augustovom zasadnutí Správnej rady (SR) ŽSR. Výsledky hospodárenia za obdobie január - august 2013 sú v priloženej tabuľke.

Príprava základných dokumentov hospodárenia ŽSR pre roky 2014 - 2016

Vedenie firmy 15. augusta prerokovalo 1. návrh zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry. Zmluva je koncipovaná na trojročné obdobie rokov 2014 - 2016. S cieľom zabezpečenia vyrovnannej bilancie manažéra infraštruktúry z titulu úhrady nákladov, ŽSR požaduje na rok 2014 s výhľadom na roky 2015 a 2016 potrebu finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu na krytie ekonomicky oprávnených fixných nákladov vo výške 270 000 tis. €. Zmluva bola po prerokovaní v SR ŽSR zaslaná na pripomienkovanie na Ministerstvo dopravy výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR) SR.

Podnikateľský plán

Na rokovaní vedenia sa prerokovala aj predbežná informácia o východiskách podnikateľského plánu ŽSR na roky 2014 - 2016. Sú vymedzené vybrané parametre pre zostavenie východisk podnikateľského plánu (dopravné výkony, počet zamestnancov, vlastné zdroje na obstaranie dlhodobého hmotného a nehmotného majetku, výška odpisov z majetku, požiadavky ŽSR na rozpočet verejnej správy, východiská pre kolektívne vyjednávanie, variantný výsledok hospodárenia a pod.). Príprava návrhu podnikateľského plánu na nasledujúce trojročné obdobie pokračuje v súlade s časovým harmonogramom prác. Uvedené materiály boli tiež prerokované na rozšírenej porade vedenia ŽSR, ktorá sa konala dňa 5. septembra v SIP Strečno.

Investičný proces

Rozhodnutím GR č. 45/2013 bola schválená III. aktualizácia investičného plánu ŽSR vlastné zdroje – dodávateľský spôsob. Aktualizáciou investičného plánu nedochádza k zmene cel-

kového limitu vlastných zdrojov (130 mil. €). V rámci nových investičných akcií sú v aktualizovanom návrhu zaradené stavby zamerané predovšetkým na rekonštrukcie zabezpečovacích zariadení a doplnenie diaľkového ovládania pre dispečerizáciu tratí, odstraňovanie havarijných stavov na tratiach a objektoch ŽSR, odstraňovanie pomalých ciest.

Projektové riadenie

Rozhodnutím GR č. 43/2013 bola schválená správa z návrhu budúceho stavu projektu č. 02/2013 Inventarizácia majetku ŽSR pomocou čiarových kódov. Detailne je v projekte opísaný navrhovaný stav inventarizácie v priestrodí ŽSR a jeho pilotné overovanie vo VOJ ŽT. Rozhodnutím GR č. 44/2013 bolo schválené zmenové konanie projektu č. 03/2009 Optimalizácia autodopravy a kolajovej mechanizácie v ŽSR. Zmenovým konaním dochádza k zmene plánu projektu pre fázu analýzy.

Redizajn PIS

Rozhodnutím č. 47/2013 bol schválený plán projektu Redizajn Prevádzkového informačného systému pre fázu implementácie. Vedenie ŽSR tiež prerokovalo materiál Rozpracovanie dopadov predpisov ŽSR Katalógy produktov a činností ÚŽI na oblasť ekonomiky a zamestnanosti. Výstupy katalógu produktov a činnos-

tí, vrátane rozpracovania dopadov budú zároveň využité v aplikáciách projektu č. 02/2012 - Objektivizácia zborníkov výkonných noriem a zvýšenie účinnosti normotvornej základne na efektívitu a produktivitu práce. Implementácia katalógu produktov sa prejaví v budúcnosti v riadenom poklese nákladov na prevádzku, údržbu a opravy, ako aj vo zvýšení úrovne koordinácie zabezpečenia nákupov tovarov, služieb a prác pre potreby ŽI.

Návrh štandardov železničných tratí a staníc

Aby bol systém riadenia a organizovania dopravy na dráhe, správy a údržby železničnej infraštruktúry kvalitnejší, členovia pracovnej skupiny zo ŽSR spolu so Sekciou železničnej dopravy a dráh MDVRR SR v súčasnosti spracovávajú obojstranne záväzné štandardy železničných staníc a tratí. Vedenie na svojom prvom septembrovom stretnutí prerokovalo priebežnú správu č. 2 k spracovaniu štandardov železničných tratí a staníc. Návrh obsahuje 23 štandardov, z toho 17 štandardov staníc a 6 štandardov tratí. Štandardy staníc sa podľa dohody s ministerstvom dopravy budú uplatňovať v 57 železničných staniach. GR ŽSR svojím rozhodnutím č. 46/2013 schválil ďalší postup spracovania návrhu štandardov za účelom predloženia definitívnej verzie, ktorá bude súčasťou zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2014 - 2016. A zároveň generálny riaditeľ uložil spracovať analýzu porovnania súčasného stavu s navrhovanými štandardami.

Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CS.
Ing. Anton KUKUČKA

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - august 2013

UKAZOVATEĽ	1. - 8. 2012 skutočnosť	1. - 8. 2013 plán	1. - 8. 2013 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	325 760	313 441	314 702	100,40	96,61
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	137 819	133 431	136 536	102,33	99,07
- v tom úhrada za prístup k ŽI	62 468	60 376	62 176	102,98	99,53
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	180 000	173 333	173 333	100,00	96,30
Náklady celkom	295 227	315 443	293 001	92,89	99,25
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	33 904	2 020	24 111	1193,34	71,12
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-3 325	-4 022	-2 296	57,08	69,05
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	30 579	-2 002	21 815	xx	71,34
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	30 533	-2 002	21 701	xx	71,07
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	21 064	20 925	21 046	100,58	99,92
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	9 059	8 533	9 163	107,39	101,15
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	5 596	5 398	5 662	104,89	101,18
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	11 657	10 968	11 448	104,38	98,20
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm	30 123	29 458	30 210	102,55	100,29
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm	17 253	16 365	17 109	104,55	99,17
ZAMESTNANCI					
Priemerný prepočítaný stav	14 521	14 513	14 360	98,94	98,89
Evidenčný počet k 31. 8.	14 319	-	14 310	xx	99,94

Aj takéto boli oslavy železničarskeho sviatku

Medzi najstaršie a obľúbené pomenovanie železnice a železničiarov patrí spojenie modrá armáda. Toto označenie je azda tak staré, ako samotná železnica. A tá tento rok oslavuje svoje 165. výročie. Prvý parný vlak prišiel na územie Slovenska z Viedne do Bratislavy 20. augusta 1848. Odvtedy sa veľa zmenilo. Železnica mení svoju tvár, prispôsobuje sa dobe, modernizuje, opravuje, vylepšuje. Chladné ocelové pásy koľajníc sú však tak ako kedysi, aj dnes spojené s ľuďmi.

Železničiarri vždy boli a sú zanietnými ľuďmi, ktorí svojou poctivou a presne definovanou prácou v špecifických podmienkach železničnej prevádzky zabezpečujú, aby sa cestujúci cítili vo vlakoch pohodlne a bezpečne a aby sa náklad dostal do svojho cieľa. Železnice – to sú teda predovšetkým ľudia. A tak ako tradičné a dlhoročné majú železničiarri pomenovanie, tak majú aj svoj sviatok. Deň železničiarov, ktorý sa oslavuje 27. septembra. V rôznych historických etapách si nositelia modrej uniformy pripomínali Deň železničiarov v odlišných časových intervaloch a v niektoré roky dokonca vôbec neoslavovali.

PESTRÁ PLEJÁDA VYZNAMENANÍ

Zachované archívy iba okrajovo spomínajú tento sviatok, ale nájdu sa i nadšené zápisky, ktoré sú plné pátosu a záväzkov do budúcnosti. Pestrá bola plejáda vyznamenaní, ktoré v súčasnosti vyznievajú archaicky, ale zároveň vypovedajú o dobe, v ktorej sa zrodili. Okrem Najlepšieho a Vzorného pracovníka dopravy, čelní predstavitelia rezortu či železničného pracoviska odovzdávali aj odznak Bezpečne a bez závad alebo Výkonná jednotka k oslobodeniu vlasti, Vzorný pracovník Civilnej obrany či Najlepší pracovník svojej profesie. U starších možno zarezonuje aj celodrážna súťaž, ktorú vyhodnocoval „odražný“ výbor. A práve v súvislosti s Dňom československých železničiarov spred 35 rokov sa spomína celosieťová súťaž Zlaté okridlené koleso. Možno humorne vyznieva aj pozvánka na tento sviatok, keď je zvýraznené upozornenie, aby do reštaurácie vstupovali



vali „voľnomajúci“ pracovníci iba v spoločenskom oblečení. A v zátorke je zvýraznené, že ide o uniformu, sako a kravatu. Niektoré výkonné pracoviská pripravovali oslavy so smútkom, ak došlo napríklad k úrazu či havárii. Tak im neprislúchalo žiadne vyznamenanie a aj posedenie malo skôr pracovný charakter. Mladší by už len ťažko pochopili rôzne výzvy na podporu čínskeho a vietnamskeho ľudu, ktoré sa vždy hromadne odhlasovali práve počas konania slávnostných schôdzí na počesť Dňa železničiarov.

POMÔŽME V REPNEJ A ZEMIAKOVEJ KAMPANI!

K pravidelným tradíciám patrili aj výzvy na pomoc železničiarov v repnej, zemiakovej kampani, alebo podľa toho, čo práve bolo nevyhnutné vyvieť z poľí. Paradoxom sa môže v súčasnosti javiť často

predostretá informácia o nedostatku pracovníkov na železnici. Dlhé desiatky rokov pri oslavách železničarskeho sviatku, hostia až z najvyšších miest vyslovovali pochopenie s nedostatkami na železnici, práve v súvislosti s chýbajúci ľuďmi určitých profesií. Vtedy odznievali i sľuby o nábore a finančnom zvýhodňovaní železničiarov. Oslavy sa niesli v celoštátnom duchu v rámci bývalého Československa, ale čoraz viac sa udomácnila snaha o stretávanie ľudí na jednotlivých pracoviskách a mimo veľkých sál a reštaurácií. Kolektívy sa schádzali pri športových zápojeniach, „gulášpartiách“, a tieto takmer rodinné podujatia sa zachovali aj dodnes.





Pamätáte sa na vznik ŽSR?



Ing. Daniel BALUCHA,

riaditeľ odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR (O 460)

V období konštituovania sa a následného vzniku nového právnického subjektu ŽSR - teda v rokoch 1992 – 1993, som pracoval na bývalej Správe Východnej dráhy v Bratislave, na Službe elektrotechniky a energetiky (S 24) ako vedúci prevádzkového oddelenia,

ktoré sa v dôsledku organizačných zmien, spolu s vtedajšou Službou oznamovacej a zabezpečovacej techniky (S 14), transformovali na nový Odbor automatizácie a elektrotechniky (O 440) GR ŽSR.

Museli sme spolu s českými kolegami, železničiarskou terminológiou povedané „za plnej prevádzky“ riešiť kvantum zásadných otázok, súvisiacich s rozdelením majetku po bývalej organizácii ČSD. Detailne stanovili pravidlá prevádzky, obsluhy a údržby elektrotechnických zariadení na pohraničných prechodoch medzi SR a ČR, pričom majoritná časť z nich Kúty - Lanžhot, Holíč - Hodonín, Púchov - Lúky pod Makytou - Horní Lideč, Čadca - Mosty u Jablunkova boli prechody elektrifikované. O tom, že sme tieto náročné úlohy zvládli, svedčí aj skutočnosť, že dokumenty, pripravené pred viac ako

20 rokmi, sa len s minimálnymi modifikáciami používajú doteraz, ale najmä to, že nedošlo pri zabezpečovaní prevádzky na elektrifikovaných tratiach k žiadnym mimoriadnostiam, pracovným úrazom či nehodovým udalostiam so závažnými dôsledkami. Spolupráca medzi nástupníckymi zložkami ŽSR a ČD v odvetví elektrotechniky a energetiky bola v tomto období vysoko profesionálna, pragmatická, veľmi korektná. A takou zostala až do dnešných dní. Za to patrí poďakovanie mojim bývalým i súčasným kolegom na oboch stranách hranice, ktorú sme nikdy nevnímali ako prekážku.

Detailnejšie si na oslavy Dňa železničiarov v tomto časovom období nespomínam, a to najmä pre množstvo naliehavej dôležitej práce, ktorú bolo potrebné vo veľmi krátkom čase precízne vykonať.

Ing. Miloslav HAVRILA,

riaditeľ odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR (O 430)

Pred dvadsiatimi rokmi som bol referentom - špecialistom pre železničný spodok, kde mojou hlavnou náplňou bolo okrem metodického riadenia v danej oblasti hlavne riešenie stavieb charakteru komplexných rekonštrukcií. Išlo tu predovšetkým o riešenie mimoriadnych alebo havarijných stavov železničného spodku (zosuvy, deformácie zemného telesa), ktoré ohrozovali bezpečnosť alebo obmedzovali plynulosť železničnej dopravy. Okrem toho som sa podieľal

aj na príprave a prerokovaní, prípadne schvaľovaní projektovej dokumentácie modernizácie tratí ŽSR.

V tej dobe sme Deň železničiarov na generálnom riaditeľstve oslavovali spoločným slávnostným stretnutím zamestnancov na Závode služieb železníc. V tejto tradícii pokračujeme aj v súčasnosti a zamestnanci odboru železničných tratí a stavieb aj tohtoročný DŽ spoločne oslávia priateľským stretnutím.



Dominik MOLDA,

riaditeľ odboru krízového riadenia a ochrany GR ŽSR (O 520)

V čase vzniku ŽSR som vykonával funkciu námestníka pre hospodársko-mobilizačné prípravy a civilnú obranu v železničnej stanici Trnava. Moja pracovná náplň pozostávala z troch oblastí. Prvá sa týkala zabezpečovania hospodársko-mobilizačných príprav, určených plánovacou dokumentáciou pre železničnú stanicu. Ďalšou bolo zabezpečovanie úloh civilnej obrany (CO), stanovených pre objekt CO železničnej stanice a v neposlednom rade išlo o kontrolnú činnosť a dozor nad výkonom dopravnej služby. Z tejto mojej vtedajšej pozície sme neriešili žiadne mimoriadnosti kvôli deleniu železníc a vzniku ŽSR. Za zmienku stojí hádam zme-

na v hlavičkách dokumentov stanice a pečiatok. Niektoré dokumentácie, vzhľadom na organizačné zmeny, boli vytvorené nové a postupne sa vytvárali ďalšie na aktuálne podmienky novovzniknutej firmy.

Dni osláv Dňa železničiarov sa v tomto období skladali z dvoch častí. Prvou bola slávnostná konferencia, ktorú spolu zabezpečovali vedenie železničnej stanice a odborová organizácia a v druhej časti sa v rámci železničného uzla Trnava športovalo. V mladosti som sa aktívne podieľal na organizovaní športových podujatí a veľmi rád som hrával futbal a stolný tenis.

Ž semafor

Z regionálnych osláv Dňa železničiarov

Obnovený sviatok

Deň železničiarov, ktorý sme si každoročne pripomínali 27. septembra, bol po odstupe rokov znovu obnovený. Minulý týždeň sa uskutočnili oslavy vo všetkých štyroch regiónoch za účasti vládných a ústavných činiteľov, vrcholového manažmentu Železníc SR, predstaviteľov železničiarov odborových centrál, zástupcov susedných železničných správ a ďalších hostí.

KOŠICE (čík) — Oslavy Dňa železničiarov v Košiciach pozostávali z dvoch častí. Oficiálnej, ktorú pripravilo PR a OZ pre manažment a spoločenskú, ktorú pripravili odborové organizácie pre svojich členov. V oficiálnej časti vystúpil minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ing. Alexander Rezeš, ktorý okrem iného povedal, že vláda SR si cíti prácu železničiarov a uvedomuje si, že táto veľká modrá armáda priamo ovplyvňuje chod hospodárstva krajiny a života v nej. V súvislosti s nedávnym zvýšením prepravných taríf povedal, že je v súlade s ekonomizáciou rezortu a malo by priniesť pre celú dopravu zvýšenie prostriedkov, ktoré jej chýbajú. Zároveň pripomenul, že aj železnica má svoje vnútorné rezervy, najmä v pokračovaní nákladov, vysokých zásobách a nepriaznivom vývoji pohľadávok. V súvislosti s rozvojom a modernizáciou dopravných infraštruktúry a železničnej siete Ing. A. Rezeš povedal, že sa pripravuje koncepcia výstavby rýchlodráh medzi Čiernou nad Tisou a Bratislavou, a to južnou trasou, pretože severnou trasou vedie diaľnica.

V pozdravnom vystúpení primátor mesta Košice Ing. Rudolf Schuster, CSc., vyzdvihol veľmi dobrú spoluprácu so železnicou a na ministra A. Rezeša sa obrátil s požiadavkou, aby urobil všetko pre dokončenie prístavby železničnej nemocnice s poliklinikou v Košiciach.

O ekonomických súvislostiach železničnej dopravy sa hovorilo v ten istý deň na tlačovej besede, kde riaditeľ OZ Košice JUDr. Ján Belej povedal, že priemernými dennými objemami nákladky tovarov v Čiernej nad Tisou, v Maľovciach a v Haniske pri Košiciach sa železničari na východnom Slovensku podieľajú asi 50 percentami na celkovej dennej nákladke ŽSR. V tomto roku dochádza k postupnému rastu objemu prepravy, v prijme s cudzincami v rámci celého obvodu o 16 percent.



ZILINA (čík) — Na oslavách Dňa železničiarov v Ziline vystúpil štátny tajomník Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Ing. Dezider Szabó, CSc. Povedal, že pri budo-

vani infraštruktúry dopravy využívame jej geografickú polohu v strede Európy, čím sa nám otvára veľká možnosť stať sa aj stredom medzinárodnej politiky v tejto oblasti. Región Zilina je nosným regiónom železničnej dopravy a mesto Zilina má všetky predpoklady, aby sa stalo centrom dopravy. V súvislosti s trasovaním medzinárodných európskych koridorov zdôraznil, že len poloha nášho regiónu nie je dostatočným argumentom, je potrebné vybudovať fungujúcu infraštruktúru s modernými traťami a potrebnými službami. V ďalšej časti pripomenul, že na Ministerstve dopravy, pôšt a telekomunikácií analyzujú ekonomický vývoj v železničnej doprave s cieľom navrhnuť spôsob úhrady nepokrytej straty v osobnej doprave. Výsledky analýzy ukazujú, že nielen zo strany ministerstva, ale aj zo strany ŽSR bude treba urobiť opatrenia na riešenie deficitu finančných prostriedkov. Je predovšetkým nutné zamedziť prekračovaniu plánovaných nákladov predovšetkým v položkách nájomné za cudzie vozne a osobné náklady.

Riaditeľ PR Zilina Ing. Jozef Moľko vyzdvihol nárast nákladky v tomto roku asi o 10 percent. Spomenul, že veľké problémy sú najmä v pohraničných prechodových stanicach, ktoré nie sú dostatočne vybudované na túto činnosť. Upozornil na všeobecný pokles pracovnej disciplíny u prevádzkových pracovníkov, množia sa aj sťažnosti na správanie sa tých pracovníkov, ktorí prichádzajú do styku s cestujúcou verejnosťou.



ZVOLEN (ada) — Pochod mažoretiek zo SPŠD vo Zvolene otvoril 28. septembra oslavy Dňa železničiarov v zvolenskom regióne. V Dome kultúry ŽSR sa stretli zástupcovia základných pracovísk PR a OZ Zvolen i železničiarov odborových organizácií. Oslavy DŽ tu boli o to radosnejšie, že pred krátkym časom dostal zvolenský región darček v podobe dokončenia elektrifikácie trate Šurany — Zvolen.

Úvodné slovo patrilo riaditeľovi PR Zvolen Ing. Viľamovi Vysocánimu. Po ňom v slávnostnom príhovore generálny riaditeľ ŽSR Ing. Milan Chúpek ocenil pri-

nos železničiarov tohto regiónu pre dosiahnuté výsledky ŽSR. Hovoril však hlavne o problémoch, s ktorými ŽSR v súčasnosti zápasia, najmä v súvislosti s nedostatkom finančných prostriedkov na investície. Možno ich získať formou bankových úverov, ale tie bude treba efektívne využívať. V súvislosti s tým spomenul hlavné oblasti modernizácie ŽSR i cesty, akými to dosiahnuť. Patria medzi ne aj tie, na ktoré netreba finančné prostriedky, ale kvalitnejšiu prácu.

K slávnostnej atmosfére prispelo i ocenenie zaslúžilých pracovníkov PR a OZ Zvolen. Kultúrny program pre účastníkov osláv pripravili členovia klubu spoločenského tanca TIP pri SPŠD, detský folklórny súbor Zornička i folklórny súbor Marina. A o príjemné strávenie zvyšku dňa sa postarala dychová hudba Železničarka.



BRATISLAVA (ouj) — Zástupcovia železničiarov zo základných pracovísk PR a OZ Bratislava oslávili Deň železničiarov 29. septembra. Ako povedal v slávnostnom príhovore generálny riaditeľ ŽSR Ing. Milan Chúpek, obnovené oslavy DŽ sú dôvodom nielen na oslavu, ale najmä na zhodnotenie dosiahnutých výsledkov a na z nich vychádzajúce aktivity do budúcnosti. Okrem iného zdôraznil, že doterajšie výsledky prác na štátnom rozpočte ukazujú, že nebude možné v plnej výške pokryť zdôvodnené potreby železničnej dopravy. Preto aj v roku 1996 bude aktuálna úloha hľadať mimorozpočtové zdroje na financovanie železničnej dopravy v oblasti prevádzky a najmä v investičnej činnosti. Za priority číslo 1 nielen z pohľadu bratislavského regiónu, ale aj Slovenskej republiky, považujeme ukončenie nového železničného pohraničného prechodu Bratislava-Petržalka — Kittsee s pokračovaním cez Pamdorf do Viedne, čo nám umožní napojiť sa na západoeurópsku dopravnú sieť a spojiť touto traťou Bratislavu, Viedeň a Budapešť a vytvoriť tak jeden z vrcholov ekonomického trojuholníka. V obvo- de železničného uzla Bratislava sledujeme realizáciu hlavne odstavnej stanice na Žabom majeri, novej osobnej stanice Bratislava filiálka a nákladnej časti Železničnej stanice Bratislava Ústredná nákladná stanica a vytvoriť tak priestor pre spojenie všetkých druhov dopravy.

Po príhovorech hostí nasledoval kultúrny program, v ktorom vystúpila skupina Sillmarion a súrodenci Jendruchovcí.



Ing. Milan NEVIĎANSKÝ,
riaditeľ odboru dopravy GR ŽSR (O 410)

Vznik ŽSR ma zastihol ako prednostu stanice v Leviciach. Ešte v roku 1992 som bol na spoločnom školení ČSD o nových smeroch riadenia kolektívu v Zbraslave. Už vtedy sa tam ťušovalo o novom názve železníc na Slovensku. Veľmi nás prekvapilo, že to nemôže byť názov Slovenské železnice, lebo také už boli v Slovinsku.

Samotné oslavy Dňa železničiarov na uzlových stanicach boli udalosťou roka, zohnali sa sponzori, bola tombola a zábava až do rána so živou kapelou. Vtedy sa spojili všetky zložky v uzle (traťováci, oznamovací aj elektrikári) a veru lístkov na oslavu bolo málo, hoci sála bola azda pre 200 ľudí. Pekne sa na to spomína. Železničiarom právom patrí mať svoj sviatok.

(sch)

**27. SEPTEMBER
DEŇ ŽELEZNIČIAROV**

27. september je pre železničiarov výnimočný. V tento deň si pripomínajú svoj sviatok – Deň železničiarov. Tradícia osláv siaha do roku 1954, keď sa v Prahe konala prvá celoštátna konferencia železničiarov. Presný dátum sviatku železničiarov sa v priebehu nasledujúcich štyroch desaťročí menil, no oslavovalo sa v septembri. V roku 1993 padlo konečné rozhodnutie o konkrétnom dátume. Rozhodla septembrová tradícia a históriou ovplyvnený 27. septembrový deň, kedy sa v roku 1840 otvoril prvý úsek konskej železnice Bratislava – Svätý Jur. Táto konská železnica bola prvou verejnou železnicou nielen na území Slovenska, ale aj v bývalom Uhorsku.



ÚIVP radí

Komentár k článku 333 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

Výprava mimoriadne zostaveného vlaku

Vlak je v zmysle predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky spojená skupina dráhových vozidiel, dopravovaná najmenej jedným HDV, prípadne samostatné HDV alebo traťový stroj s vlastným pohonom označený predpísanými návesťami, sprevádzaný vlakovým personálom, ktorý ide podľa cestovného poriadku (obr. 1).

Podľa druhu dopravy rozoznávame vlaky:

- osobnej dopravy
- nákladnej dopravy
- osobitného určenia

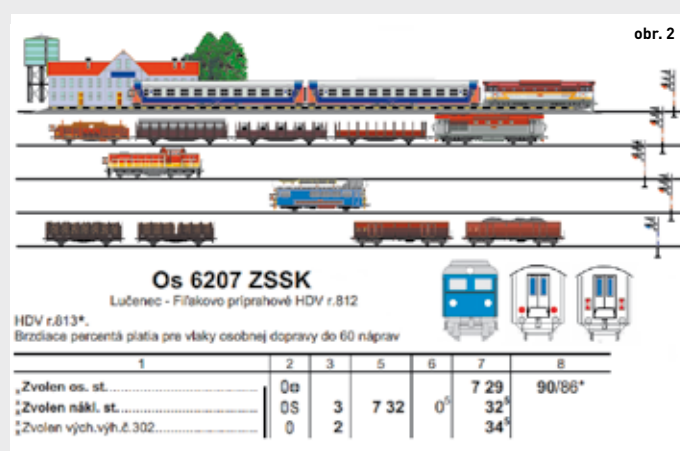
Každý jeden vlak môže, ale aj nemusí byť počas svojho pohybu sprevádzaný sprevádzajúcim personálom.

Žiadny vlak nesmie odísť z dopravne s kolajovým rozvetvením, okrem dopravne s výlukou dopravnej služby, bez návsti dovoľujúcej odchod, alebo bez súhlasu (rozkazu) výpravcu.

V článkoch 330 až 333 služobného predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky sú uvedené konkrétne postupy počas výpravy vlaku, ktorý je sprevádzaný sprevádzajúcim personálom s tým, že

návesť 114 „*Súhlas na odchod*“ môže dať aj rušňovodič, ak pred ním nie je iný člen sprevádzajúceho personálu. Z uvedeného vyplýva, že pri mimoriadne zostavenom vlaku (obr. 2), rušňovodič ovládajúci centrálné ovládanie dverí, nachádzajúci sa na konci súpravy, dá počas výpravy vlaku návesť 144 „*Súhlas na odchod*“, keď dostane návesť 113, „*Pohotoví na odchod*“ od člena sprevádzajúceho personálu a po zistení správnej optickej kontroly (zatvorenia dverí) aj napriek tomu, že sa pred ním nachádzajú ostatní členovia sprevádzajúceho personálu. Ale v tomto čase sú už dvere vozňov uzatvorené a blokované, a títo zamestnanci už nie sú schopní od tohto času postupovať pri výprave ako pri vlaku so sprevádzajúcim personálom zostavenom z vozňov bez centrálne ovládaných dverí.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME:

Na otázku, aké zľavy majú držiteľia železničných preukazov vám prinášame zmluvných partnerov ZSSK, ktoré zľavy ponúkajú:

1. Aquacity v Poprade

Cena vstupného podľa cenníka pre dieťa (podľa zvoleného balíka služieb).

2. Múzeum Vojtecha Löfflera v Košiciach

Zľava 20 % z ceny nezľavneného vstupného pre dospelú osobu.

3. Banické múzeum v Gelnici

Zľava 20 % z ceny nezľavneného vstupného pre dospelú osobu.

4. Letné a kryté kúpalisko v Humennom

(patriace pod správu rekreačných a športových zariadení v Humennom)

Zľava 20 % z ceny nezľavneného vstupného pre dospelú osobu.

5. Vihorlatské múzeum a skanzen v Humennom

Zľava 15 % z ceny nezľavneného vstupného pre dospelú osobu.

6. Turistické informačné centrum Rajecká pohoda v Rajeckých Tepliciach

Zľava 10 % na turistické služby Informačného centra Rajecká Pohoda v Rajeckých Tepliciach v rozsahu požičovňa bicyklov, chodúľov, predaj turistických máp, pohľadnic a suvenírov.

7. Cestovná kancelária BB Turist

Zľava 5 % z vlastných produktov cestovnej kancelárie BB Turist, ktoré sú uvarené na www.bbturist.sk.

8. Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava v Dolnom Kubíne

Zľavnené vstupné v cene 4 € vzťahujúce sa na prehliadku Oravského hradu (nevzťahuje sa na prehliadku Kaplnky sv. Michala).

9. SPA & AQUAPARK v Turčianskych Tepliciach

Zľava 10 % zo vstupného (platí aj pre držiteľov železničných preukazov ČD).

10. Mestské kultúrne stredisko v Humennom

Zľava 20 % na vybrané podujatia uvarené na www.mskshe.sk.

11. GOLDEN ROYAL Boutique hotel & SPA****

Vikendová zľava 50 % z ceny ubytovania s raňajkami - platná od piatku do nedele v zariadení GOLDEN ROYAL Boutique hotel & SPA**** v Košiciach.

Týždenná zľava 20 % z ceny ubytovania s raňajkami - platná od pondelka do piatku v zariadení GOLDEN ROYAL Boutique hotel & SPA**** v Košiciach.

Zľava 20 % na konzumáciu jedla a nápojov v reštaurácii zariadenia

GOLDEN ROYAL Boutique hotel & SPA**** v Košiciach.

Zľava 20 % na trojhodinový relaxačný pobyt s ájurvédskymi terapiami v kúpeľoch RASAJÁNA zariadenia – GOLDEN ROYAL Boutique hotel & SPA**** v pracovných dňoch pondelok až štvrtok v čase od 16:00 hod - 22:00 hod, v piatok, sobotu a nedeľu v čase od 10:00 – 22:00.

Zľava 50 % na trojhodinový relaxačný pobyt s ájurvédskymi terapiami v kúpeľoch RASAJÁNA zariadenia – GOLDEN ROYAL Boutique hotel & SPA**** v pracovných dňoch pondelok až štvrtok v čase od 10:00 hod - 16:00 hod.

12. Penzión FATRA Terchová - Vrátna

Zľava 20 % do 31. 12. 2013 z aktuálnej pultovej ceny ubytovania, Zľava 50 % do 31. 12. 2013 na vstup do športového areálu FESTA CLUB (tenis, minigolf, nohejbal).

13. Penzión GORAL Terchová-Vrátna

Od 10. 9. 2013 do 20. 12. 2013.

Zľava 20 % z aktuálnej pultovej ceny ubytovania,

Zľava 50 % na vstup do športového areálu FESTA CLUB (tenis, minigolf, nohejbal).

14. Apartmánový dom RELAX Podhájska

Zľava 20 % do 31. 12. 2013 z aktuálnej ceny ubytovania.

15. TATRA HOTEL v Poprade

Zľava 25 % do 31. 12. 2013 z aktuálnej pultovej ceny ubytovania,

Zľava 10 % do 31. 12. 2013 zo vstupného do Relax centra a reštaurácie len z ala card.

16. Hotel Villa Siesta Nový Smokovec

Zľava 12 % do 31. 12. 2013 pre vekovú skupinu od 15 rokov z aktuálnej pultovej ceny ubytovania.

Cena 15 €/noc s raňajkami do 31. 12. 2013 pre vekovú skupinu do 15 rokov.

17. Hotel SOREA**REGIA Bratislava

Zľava 20 % do 31. 12. 2013 z aktuálnej pultovej ceny ubytovania.

18. Penzión Erika Tatranská Lesná

Zľava 10 % z aktuálnej ceny ubytovania a zľava 5 % zo stravovacích služieb do 21. 12. 2013.

19. Reštaurácia OROL Poprad

Zľava 10 % do 31. 12. 2013 z aktuálneho jedálneho a nápojového listka.

20. Penzión Slalom Tatranská Lomnica

Zľava 10 % do 15. 12. 2013 z aktuálnej ceny ubytovania.

21. Hotel a Penzión Pod hradom Trenčín

Zľava 10 % z aktuálnej ceny ubytovania.

22. Reštaurácia Pod hradom Trenčín

Zľava 10 % pri konzumácii z aktuálneho jedálneho listka nad 20 €.

23. Hotel Tulipán Tatranská Lomnica

Zľava 20 % z aktuálnej ceny ubytovania a zľava 15 % zo stravovacích služieb do 21. 12. 2013 (zľava neplatí na akciové, resp. LAST MINUTE ponuky).

24. Vila Dr. Szontagh Nový Smokovec

Zľava 20 % z aktuálnej ceny ubytovania a zľava 10 % zo stravovacích služieb do 15. 12. 2013.

25. Hotel Smokovec Starý Smokovec

Zľava 20 % z aktuálnej ceny ubytovania a zľava 10 % zo stravovacích služieb do 15. 12. 2013.

26. Hotel Morava Tatranská Lomnica

Zľava 20 % z aktuálnej ceny ubytovania a zľava 10 % zo stravovacích služieb do 15. 12. 2013.

27. Kúpele Nový Smokovec

Zľava 20 % do 22. 12. 2013 z aktuálnej ceny ubytovania a pobytových balíkov v zariadeniach

Hotel Palace, Hotel Branisko, depondance Palace Grand a zľava 10 % do 22. 12. 2013

zo stravovacích služieb v reštaurácii Svišť.

28. Hotel BOBOTY Terchová - Vrátna dolina

Zľavy na pobyty.

Siedme zlato pre Slovensko!

Futbalový klub slovenských železničiarov, ktorý reprezentuje ŽSR, sa zúčastnil ďalšieho, už 16. ročníka Medzinárodného futbalového turnaja Challenge Mastronardi, ktorý zorganizoval Rakúsky železničiaršský šport (BBSV) vo Viedni. Turnaj sa konal v malebnej vinárskej obci Enzersfeld 6. – 8. septembra a zúčastnili sa ho železničiarri z Anglicka, Belgicka, Česka, Francúzska, Maďarska, Rakúska, Švajčiarska, Talianska a Slovenska.

Zúčastnené tímy považujú tento turnaj za vrchol svojej sezóny, príležitosť na priateľské stretnutia a výmenu skúseností z prevádzky. Jednotlivé mužstvá boli rozdelené do dvoch skupín po päť mužstiev. Slovensko zvíťazilo

vo svojej skupine nad Českom 1:0, Maďarskom 4:0, Belgickom 4:0 a Francúzskom 2:1. V semifinále zvíťazili naši chlapci nad Talianskom 4:1, v druhom semifinále hralo Česko s Rakúskom v riadnom hracom čase

2:2 a na pokutové kopy zvíťazilo Česko 3:2. V zápase o tretie miesto vyhralo domáce Rakúsko nad Talianskom 3:1. Posledný, finálový zápas medzi Slovenskom a Českom bol plný emócií a nasadenia a dramatický až do konca! Slovenské mužstvo však v závere zápasu vydržalo veľký tlak súpera a zdolalo opäť Česko 2:1! Pri pravidelnej účasti našich chlapcov na tomto prestížnom turnaji od roku 2002 to bolo už siedme víťazstvo. Turnaj Challenge Mastronardi v roku 2014 budú organizovať naši priatelia z Česka a už teraz nám sľúbili odvetu za tento ročník.

Miroslav CAPEK, prezident FKSŽ



Futbalový klub slovenských železničiarov vybojoval pre ŽSR už siedme zlato!

Železničiarri vystúpili na najvýchodnejší bod Slovenska

Zamestnanci železničných spoločností a ich rodinní príslušníci sa 27. augusta vydali na turistickú vychádzku na najvýchodnejší bod Slovenska – vrchol Kremeneč (1208 m n. m.) v Bukovských vrchoch. Kremeneč je zároveň styčným bodom troch štátnych hraníc Slovenska, Poľska a Ukrajiny. Túto akciu zorganizovala ŽST Humenné, aby nadviazala na aktivity bývalého turistického oddielu ŠK Železničiarri Humenné. Tradíciu turistických výstupov oprášili organizátori len v minulom roku výletom na Sninský kameň, preto ich teraz príjemne prekvapil záujem



kolegov a známych. Objednaný autobus do Novej Sedlice bol obsadený, takže vo väčšej spoločnosti sa v stredne náročnom teréne kráčalo veselo a ľahko. Odmenou za vynaloženú námahu bola spoločná fotografia na vrchole pred trojbokým stĺpom so štátnymi znakmi troch susediacich štátov. Na boľavé nohy dal turistom zabudnúť guláš, ktorý v cieľi výpravy v nesamostatnej ŽST Snina pripravil organizačný výbor. Ten sa už teší na budúci rok. Záujemcom o turistiku môžeme prezradiť, že ďalším cieľom bude symbol Zemplína, ktorý bol v dávnej minulosti sopkou.

Juraj ĐURČEK

Cestujúci v Rožňave sa už na štrkovom peróne nezrania

Sťažnosti cestujúcej verejnosti na rizikový perón pri 1. staničnej koľaji v železničnej stanici Rožňava boli vypočuté. Nástupište sypané štrkom, zradné svojim sklonom k susednej koľaji je už minulosťou. Nahradila ho zámková dlažba. Uľavilo sa aj výpravcom, pretože zároveň pominuli dopravné obmedzenia pri prechádzajúcich rýchlikoch.

Tvar pôvodného perónu pri 1. staničnej koľaji si skutočne vyžadoval mimoriadne opatrný pohyb cestujúcich, ako aj sprievodného personálu povedľa stojacich rýchlikov. Nástupište s jednou nástupištnou hranou bolo sypané štrkom a zvažujúce sa k susednej – 2. staničnej koľaji. Jej niveleta nebola totožná s prvou koľajou, ale dokonca nižšia, čo len zväčšovalo sklon povrchu nástupišta. Sťažnosti cestujúcich pribúdali, preto boli na ich elimináciu prijaté dopravné obmedzenia. „Nastupovanie a vystupovanie pri



Po geometrickej úprave 1. staničnej koľaje pripravovali Miroslav Hrachiar a Ondrej Chochoľ, zámočníci koľajových konštrukcií z SMSÚ ŽTS TO Košice koľajové styky na termitové zvráanie.



Nástupištné hrany z betónových dielov Tischer, ako aj zámkovú dlažbu ukladali v Rožňave zamestnanci KDS Košice s. r. o.

koľaji s problémovým perónom bolo vylúčené. Rýchlikové súpravy od Plešivca neprichádzali z trate do stanice priamo a nezastavovali na 1. staničnej koľaji, ale jazdili odbočkou po 2. koľaji. Lenže jazda cez výhybky so zníženou traťovou rýchlosťou 40 km/h sa podpisovala pod meškania vlakov,“ uviedla Ing. Ildikó Cingelová, dopravná námestníčka ŽST Rožňava. Zlom nastal v druhej polovici augusta. Spoločnosť KDS Košice s. r. o. v priebehu 16 pracovných dní vybudovala nové, takmer 250-metrové nástupište z betónových dielov Tischer a zámkovej dlažby. Zároveň výškovo aj smerovo upravila geometrickú polohu 1. staničnej koľaje. Celkovo si táto investícia vyžiadala finančnú čiastku viac ako 121-tisíc €, avšak do tejto stanice by sa malo investovať aj viac. Po rozsiahlej rekonštrukcii totiž hlasito volá už aj staničná budova.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

V Drahňove vykopali bombu

Pravý „bombový“ zážitok prežili 3. septembra trebišovskí traťováci. Medzi výhybňami Vojany a Budkovce, na širokorozchodnej trati pri obci Drahňov, upravovali terén v blízkosti priesectia s výstražnými krížmi, aby na ňom zlepšili rozhľadové pomery. Lenže počas výkopových prác narazili na neznámy kus železa. Najskôr prevládala domnienka o vykopanej rúre, avšak čoskoro zistili, že odkryli muníciu z 2. svetovej vojny. V zemi ležala nevybuchnutá a stále funkčná bom-

ba sovietskej výroby. Našťastie, lyžica UDS-ky nezasiahla rozbušku, pretože výbuch by určite ohrozil životy našich kolegov. Na miesto boli privolaní policajti, ktorí lokalitu ohraničili. Na viac ako 6 hodín sa zastavila aj železničná doprava na trati širokého a normálneho rozchodu. Pyrotechnici nakoniec previezli bombu o 500 metrov ďalej na bezpečné miesto, kde ju odpálením zneškodnili.

(balky), foto: SMSÚ ŽTS TO Trebišov



V zemi sa skrývala bomba sovietskej výroby z čias 2. svetovej vojny.



Takýto kráter zanechala bomba po jej odpálení pyrotechnikmi.

Vodičov neodradilo ani provizórne priecestie

Nedisciplinovanosť a arogancia vodičov niekedy naozaj presahuje všetky medze. To, že lajdácki vodiči pre nepozornosť a roztržitosť spôsobili v minulosti už nejednu nehodu ani nemusíme písať. Ale, že ich neodradí ani priecestie v oprave, cez ktoré majú zákaz prejsť, je viac ako zarážajúce.



Nevyhovujúci technický stav priecestia si vyžiadala generálnu opravu.



Práve doprava bola problémom ešte pred začatím výluky na priecestí v km 5,625 v ŽST Sliach kúpele. Autobusová doprava prechádzajúca cez priecestie, ktorá pravidelne smeruje aj s cestujúcimi do kúpeľov, mala byť počas výluky celkom vylúčená. Našiel sa však kompromis. Ľudia z SMSÚ ŽTS TO Zvolen sa pokúsili náhradnú komunikáciu vybudovať tak, aby cez provizórne priecestie mohli jazdiť aj autobusy. „Počas výluky bola nákladná doprava dopravným značením presmerovaná mimo uvedeného priecestia, no všetci to nerešpektovali a jazdili po provizórnej komunikácii,“ povedal k výluky na spomínanom priecestí Ing. Lubomír Kašiar, námestník riaditeľa OR Zvolen pre ŽI, ktorý bol aj svedkom kolíznej situácie, keď jeden vodič zachytil spätným zrkadlom betónové závažia na trakčnej podpere. Našťastie, aj napriek arogancii niektorých vodičov, výluka prebehla bez problémov. Počas výluky na železničnom priecestí v ŽST Sliach kúpele išlo o generálnu opravu železničného priecestia z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu. Bežná, plánovaná oprava, vyšla spolu s prácou, mzdami, materiálom a technikou na viac ako 130-tisíc €. Na oprave priecestia sa podieľali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Zvolen a aj úsekov OZT a EE. Rekonštrukcia priecestia sa robila plnoprofilovým bagrovaním s úplnou výmenou koľajového lôžka a roštu, montážou priecestnej konštrukcie STRAIL a asfaltovaním nábehov priecestia. Dĺžka opraveného priecestia je 17,80 m. Dopravu cez provizórne priecestie riadili zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Zvolen a počas výluky boli v smeroch aj na Zvolen a Banskú Bystricu cestujúci odkázaní na náhradnú autobusovú dopravu.

Ivana KAPRALIKOVÁ, foto: autorka



Nitrianska poľná železnica oslávila počas výstavy Agrokomplex 2013 svoje 28. výročie

Krátko z histórie

Myšlienka vybudovať múzejnú poľnú železnicu v rámci pripravovaného skanzenu Slovenského poľnohospodárskeho múzea v Nitre siaha až do roku 1982. Základom pre Nitriansku poľnú železnicu sa stalo torzo poľnej železnice z okolia Želiezoviec, ktoré bolo presunuté do múzea v roku 1984. Verejnosti bol prvý úsek novovybudovanej úzkorozchodnej Nitrianskej poľnej železnice (s rozchodom 760 mm) o dĺžke 600 m sprístupnený počas výstavy Agrokomplex v auguste 1985. Okruh v skanzene o dĺžke 1600 m bol dobudovaný v roku 1986. V roku 1990 bol vybudovaný nový úsek trate o dĺžke 1000 m, ktorý spája skanzen s výstavným areálom Agrokomplex. Koľajnice a výhybky použité na výstavbu okruhu v skanzene pochádzajú z rokov 1881 - 1913, a preto už samotná trať je sama o sebe technickou pamiatkou.

28. narodeniny

V piatok 23. augusta 2013 o 10:00 uplynulo presne 28 rokov od prvého zapískania parného rušňa v areáli skanzenu SPM a prvej prepravy návštevníkov výstavy Agrokomplex 85. Počas jubilejného 40. ročníka poľnohospodárskeho a potravinárskeho veľtrhu Agrokomplex 2013 sa o prepravu cestujúcich starali dve parné mašiny, a to U 36 001 a U 25 001 a 4 vyhlídkové vozne. Obsluhoval ich 10 členný personál vlakových čiat, výpravcovia, rušňovodiči, výhybkári a závorári. Rekordný počet návštevníkov výstavy sa podpísal aj na obrovskom počte prepravených cestujúcich. V areáli skanzenu



Slovenského poľnohospodárskeho múzea čakal návštevníkov bohatý sprievodný program, ktorý príjemne dotváral atmosféru tohto tradičného podujatia. Na záver patrí poďakovanie pracovníkom Slovenského poľnohospodárskeho múzea, rušňovodičom, vlakvedúcim a posádkam vlakových čiat za skvelú organizáciu a úspešné zvládnutie jubilejného ročníka výstavy. Nitrianskej poľnej železnici prajeme, aby naďalej pútala pozornosť širokej verejnosti a aby aj naďalej šírila odkaz úzkorozchodných železníc na Slovensku, ktoré reprezentovali technickú vyspelosť danej doby.

Bc. Ivan MONDOČKO, Foto: Mgr. Lukáš MENCL



FOTOHÁDANKA



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

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

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

Správna odpoveď augustovej fotohádanky je:

Pohľad na ŽST Štrba (z dvora MDS Štrba).

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:

Robert VIŠVÁDER z Trnavy.

BLAHOŽELÁME!


**VY SA PÝTATE,
MY ODPOVEDÁME**

**DEJE SA NA VAŠOM PRACOVISKU
ALEBO V OKOLÍ NIČO,
NA ČO BY BOLO DOBRÉ
UPOZORNIŤ ALEBO POUKÁZAŤ
AJ PROSTREDNÍCTVOM
ČASOPISU Ž SEMAFOR?**

Napište 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 vaše otázky budeme odpovedať prostredníctvom časopisu po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

**Na anonymné otázky a neželezničné témy
nebudeme reagovať.**

Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na vaše námety, tipy či fotografie.

**USMIALO SA
NA VÁS ŠTASTIE ?**

Správna odpoveď augustovej letnej súťaže je B – celková kapacita hotela Kriváň v Podbanskom je 190 osôb. Výhercom sa stáva a poukaz na pobyt v hoteli Kriváň získava **Štefan Semanko z Bratislavy. GRATULUJEME!**

Dedko na železničnej stanici si pýta lístok do Hanisky. Pani v pokladni sa ho pýta: - A do ktorej Hanisky, pri Košiciach alebo pri Prešove? - Mne ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: abakus, sil, amole, koa, kilt, Ode	duplikát, kópia	tulenia kožušina	EČV okr. Tvrdošín	paža	poľské umelé vlákno	škótska sukňa	preber sa k životu	vodná elektrárň (skr.)	hmotnosť jednotka v Etiópii	4		
				prístroj na ostreko- vanie												
				2												A
				typ rus. lietadiel zn. jednot. abvolt			africký štát smutná báseň							v poriadku (z anglič.) hlavica antic.stĺpov		
Jozef Vysočani	bahniako- vitý vták	umelecký tanec	starorím. peniaz symetrála			konštruktér dvojtaktného motora roztok					krídlo (odb.) ľudský jedinec					
historické územie na Slovensku					Zolov román meno Mariána						obeta plúž					
žiara				neveľa lodenica					blanokrídly hmyz múčka z kurkumu				konžská rieka	stena		
arabský den			poskytla tam					príslovka spôsobu MPZ Holandska								
1													3			
napádala											hebrejský kmeň					

Železnica ešte nie je bez šance, má budúcnosť

Vždy ma lákalo vyjadriť svoje názory na dianie okolo železníc. Nie okolnosti, ale reakcia na okolnosti určujú naše správanie. Svet sa potrebuje posunúť na vyššiu úroveň vo svojom evolučnom procese vzájomného správania. Máme obavu o budúcnosť železníc, hľadáme istotu bez zmeny. No svet sa tak rýchlo mení, že bez zmeny to nejde. Dôvod je jednoduchý, veľmi to bolí zmeniť svoj prístup a vrodené dispozície. Všetko stojí a padá na ľuďoch. Sústreďme sa hlavne na silné stránky železníc a rozvíjajme ich.

Štát je vlastníkom železničnej dopravnej cesty, jediným akcionárom železničných akciových spoločností, ale tiež najväčším zákazníkom železníc a regulátorom dopravného trhu. Štát má rozhodujúci vplyv na ekonomickú úspešnosť firiem v železničnej doprave a nesie i významný podiel zodpovednosti za súčasný stav, v akom sa železničná doprava na Slovensku nachádza. Podmienky na trhu dopravy nemôže vytvoriť iba trh, tu musí pôsobiť štát, majiteľ infraštruktúry a garant funkčnosti dopravného systému spoločnosti. Z analýzy plnenia prijatých strategických materiálov vyplýva, že hoci zo strany Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR bolo vynaložené maximálne úsilie na dosiahnutie úspešného rozvoja železničnej dopravy a zlepšenie jej postavenia na Slovenskom i európskom dopravnom trhu, nie všetky stanovené zámery sa podarilo realizovať. Dobrú východiskovú pozíciu umocňuje fakt, že prijatie projektu revitalizácie železníc je súčasťou programového vyhlásenia vlády. Politická vôľa realizovať štrukturálne reformy je kľúčovou podmienkou ich úspešnosti v celom sektore železníc. Najmä v kľúčových ekonomických a sociálnych otázkach. Európska únia definovala revitalizáciu železničnej dopravy ako jeden z rozhodujúcich strategických cieľov pri tvorbe trvalo udržateľného dopravného systému z hľadiska ekonomického, environmentálneho a sociálneho.

Revitalizácia železničnej dopravy je považovaná za najpriateľnejšiu alternatívu riešenia preťaženia cestnej siete najmä kamiónovou dopravou. Z dlhodobého hľadiska navrhované riešenie prinesie významnú úsporu celospoločenských nákladov znížením nárokov na údržbu a opravy cestnej siete, znížením kongescií, škôd na

životnom prostredí, odstraňovaní následkov nehôd i ďalšími všeobecne uznávanými dôsledkami, ktoré prináša vyvážený dopravný trh. Uvedený projekt má za cieľ zmenu štátnej dopravnej politiky, finančnú reštrukturalizáciu úverového portfólia sektora železníc, transformáciu železničných podnikov a zabezpečenie rozvojových programov, ako nevyhnutnej podmienky konkurencieschopnosti železníc s cestnou dopravou a okolitými železničnými správami. Základná idea projektu revitalizácie vychádza z dopravnej politiky ako trvalo udržateľného rozvoja, so zabezpečením podpory sektorovej rovnováhy, orientáciou na užívateľov dopravy, podpory rovnosti príležitostí, efektívneho využitia územia a zdrojov, otvorenosti a prístupu.

Je preto potrebné vykonať priebežné strednodobé hodnotenie implementácie projektu revitalizácie a následne ho predložiť na rokovanie vlády. Je nutné hľadať personálne i inštitucionálne kapacity, ktorých úlohou bude analytické rozpracovanie navrhovaných opatrení, ich prepojenie na rozpočet, monitoring a hodnotenie. Je však potrebné pripraviť sa na návrhy a na ich určitú modifikáciu. Časový faktor považujem za mimoriadne dôležitý. Odkladanie riešenia problémov železničnej dopravy môže vyvolať stav, v ktorom sa stanú už prijaté opatrenia neefektívne.

Odvetvie dopravy môže prosperovať iba vtedy, ak tvorcovia politiky dokážu pre prevádzkovateľov na trhu zabezpečiť spoľahlivé plánovanie, primerané finančné prostriedky a správny regulačný rámec. Novými témami bude pravdepodobne osem špecifických cieľov, ktorými sú: zabezpečenie hospodárskej súťaže v doprave, modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry a mobilných prostriedkov, zabezpečenie dostatočných zdrojov na financovanie dopravy, znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie, zvyšovanie kvality a rozvoj služieb v doprave, zvyšovanie bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, podpora výskumu a vývoja v doprave a zvládnutie globalizácie dopravy. Záverom treba zhrnúť, že projekt revitalizácie železníc predstavuje prvú fázu postupu riešenia systémových zmien v štátnej dopravnej politike v oblasti železničnej dopravy. Železnica môže prispieť k zamestnanosti a roztočiť hospodársky život v krajine.

Mgr. František Petroci

Spešnina do Hrobu

To veľké písmeno H je správne, ide o názov stanice pri Tepliciach v západných Čechách. To je poznámka pre tých, čo nezažili federálnu republiku. Príhoda sa stala ešte v roku 1965, keď môj brat priviedol ukázať svoje dievča na nedelňý obed. Bývali sme na zastávke a mamka predávala lístky z výdajne, do ktorej viedli dvere rovno z kuchyne. Pri obede nás vyrušilo klopanie na dvere. Prišiel jeden známy z dediny a účtivo žiadal prevzatie balíka ako spešniny, lebo večer ide do roboty. Mamka teda vstala od stola a spýtala sa, že či to posliete do Hrobu. S týmito slovami odišla do pokladne a vybavila podaj balíka s ovocím a zeleninou. Budúca nevesta sa čudne

pozerala na nádejnú svokru, ničomu však nerozumela a strach jej nedovolil spýtať sa či komentovať morbidnú poznámku našej mamky. Až neskôr sa spýtala brata, že či je tá jeho mama taká zlá, keď častuje cestujúcich podivnými otázkami. Vysvetlenie bolo jednoduché. Mamka svojich zákazníkov poznala a tiež cieľové stanice, kam posielali balíky, keďže sa to pravidelne opakovalo. Neskôr sme sa spolu niekoľkokrát pobavili na tejto príhode, ktorú napísal železničný život. A pri spešninách sme sa veľmi často pýtali: „Posielate balík do Hrobu?“

Milan N.

Ježko Želko vychovával aj v Humennom

V sobotu 7. septembra bolo v Rušňovom depe v Humennom poriadne rušno. Organizátori tu totiž pripravili množstvo zaujímavých podujatí spojených s vlakmi a železnicou, nechýbali ani atrakcie pre deti. Občianske združenie Podvihorlatský železničný spolok za podpory ministerstva dopravy a železničných spoločností takto spropagovali osobnú železničnú dopravu v tomto regióne. Akcia Deň otvorených dverí v rušňovom depe, ktoré oslavuje svoje štyridsiatiny umožnila návštevníkom vidieť Samka, Xéniu, Vranu, Bagetu i Stakčínsku strelu. Rušne s týmito nevhednými názvami sa predviedli na rušňoparáde. Aj Železnice SR prispeli k pestrosti a zaujímavosti programu a to prezentáciami o bezpečnosti na železnici. Pomocníkom a pritiahnutím množstva detí k nášmu stánku bola už známa knižka pre deti Želkova škôlka, ale aj omaľovanky, či pexeso. Návštevníci sa do depa mohli priviesť kyvadlovou dopravou, ktorá premávala každú hodinu počas celého dňa. Okrem veľkých vlakov tu bola aj výstava modelových vláčikov a množstvo ďalších sprievodných akcií. V jednom z vlakov sa Humenčania dozvedeli aj o Operačnom programe Doprava, ako aj o plánovanej elektrifikácii trate Bánovce nad Ondavou – Humenné.

[sch]



Rukojemník skončil na železničnej stanici

Koniec augusta sa na železničných stani-
ciach Záhorská Ves a Jabloňové niesol v du-
chu 60-tych rokov a železnica sa opäť stala
súčasťou nakrúcania. Množstvo kompar-
zistov, početný štáb a technika nás veľmi
jednoducho naviedli na miesto diania. Aj
napriek zamračenej oblohe vládla dobrá ná-
lada. Režisér Juraj Nvota po celý čas vtipko-
val a zabával všetkých naokolo, čím vytváral
príjemnú atmosféru. Súčasťou nakrúcania
bol aj dobový vlak a staničná budova pre-
robená pre účely filmu. Celovečerný film
Rukojemník nesie prvky drámy aj komédie,
konfrontuje svet detského hrdinu so svetom
dospelých. Hoci sa dej vracia do minulosti,
obdobia v roku 1968, opisuje univerzálny



Vo filme hrajú známi slovenskí herci, ako napríklad Milan Lasica.



Staničnú budovu upravili, aby zapadla do obdo-
bia z roku 1968.

príbeh zo sveta detí a dospelých a vystihuje
ako sa rodičia a ich menšie kópie – deti, ná-
padne podobajú svojim konaním. „Režisér
Nvota i celý štáb by radi nadviazali na vý-
nimočné slovenské a československé filmy
o deťoch, ale i pre deti, ktoré sa už viac ako
20 rokov v tomto priestore nenakrúcajú,“
hovorí Eva Horváthová, ktorá zastupuje pro-
dukciu. Autormi scenára sú Marián Urban
a Peter Pišťánek. Film sa vyznačuje aj výbor-
ným hereckým obsadením, hrajú v ňom zná-
mi herci ako napríklad Milan Lasica, Ondřej
Malý, Libuše Šafránková, Alexander Bárta
a množstvo ďalších hercov.

Ivana STRMEŇOVÁ, foto: autorka



Režisér Juraj Nvota po celý čas nakrúcania
svojím vtipným a milým správaním vytváral
príjemnú atmosféru.

Symbols Štiavnice vystriedala krajinomalba

Ak ste v poslednej dobe zavítali na železnič-
nú stanicu v Banskej Štiavnici, určite ste si
všimli v jej útrobach obrovitánske výtvarné
dielo. Krajinomalba s vodnou hladinou, na
ktorej sa zrkadlí mesiac od Andreja Dúbrav-
ského, vystriedala dielo od Erika Šilleho.

OZ Štokovec už totiž každoročne nájde jed-
ného umelca, ktorého dielo s voľnou tema-
tikou obrovských rozmerov zdobí stanicu
jeden rok. Minuloročný výtvarný počín od
Šilleho zachytával symboly banského mes-
ta, tohtoročné dielo je inej tematiky. „Nám
sa veľmi páčila práve tá myšlienka roz-

dielnosti. Dielo tohto autora je taktiež ori-
ginálne témou ako aj prevedením. Rovna-
ko ako aj to minuloročné,“ povedal Sväto-
pluk Mkyta z OZ Štokovec. A to, že dielo sa
naozaj páčilo, sme sa presvedčili aj na vlast-
nej koži.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka



Dielo ako aj iné výtvarné práce na stanici v Ban-
skej Štiavnici zaujali aj Stana a Denisa z Fran-
cúzska.



Výtvarné dielo je obrovských rozmerov. Práve tým zaujme nejdneho návštevníka stanice.

Preteky parných rušňov



V šprinte bol najrýchlejší zelený rušeň maďarskej posádky.

Davy ľudí smerovali 14. septembra do zvolenskej nákladnej stanice na 15. ročník pretekov parných rušňov – Grand Prix Slovensko. V daždivom počasí svoju zručnosť preukázali nielen tímy z motorových vozňov, ale prvýkrát súťažili aj 3 aktérky nežnejšieho pohlavia na premiérových Majstrovstvách Európy rušňovodičiek. Po nich sa na štart hlavných pretekov postavilo 5 posádok parných rušňov z Čiech, Rakúska, Maďarska a Slovenska. Kreatívne disciplíny najlepšie zvládli maďarskí kolegovia. Úspešné podujatie dotváral nemenej atraktívny sprievodný program.

Martin BALKOVSKÝ



Víťazkou ME rušňovodičiek sa stala Antónia Vlčáková (vpravo) z úzkorozchodnej železnice Oravského múzea. Takto zastavila rušeň pred prekážkou.



Pivo na ojnici – v tejto disciplíne sa namiesto rýchlosti uplatnila opatrná jazda.



Divákovi zlepšoval náladu aj maskot preventívno-bezpečnostného projektu a knižnej edície Želkova škôlka - ježko Želko.



Na podujatí vystúpil aj folklórny súbor Marina.



Členovia posádok preverili kondíciu počas behu s mažoretkami.



Jednu z disciplín v súťaži motorových vozňov bol aj odvoz dámy - Adely Ostrolúckej.



Štartové salvy odpaľovala skupina historického šermu Riccaso.