

ŽELEZNIČNÝ **semafor**

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

OKTÓBER 2013



Nové nástupištia
v Kežmarku aj Košiciach

Unikátne rastlinstvo
medzi koľajnicami

Dvadsaťročný odbor komunikácie



EDITORIAL

Príjemnú jeseň

Zvyčajne už pri tvorbe časopisu viem, o čom budem písať aj v editoriáli. V októbri mi to nešlo. Tento, ktorý uzrel svetlo sveta, je v poradí... Ani sa radšej nepriznám. Nie je to preto, že som zabudla písať, ale chcela som o mnohých veciach a nevedela som si vybrať. A tak opíšem aspoň témy, o ktorých mala byť reč. Tá prvá bola o oslavách železničarskeho sviatku. Vo Zvolene si najvyššie rezortné ocenenie prevzalo 55 ľudí, a ja si myslím, že ocenenie by si zaslúžilo ešte oveľa viac šikovných železničiarov, ktorí pracujú aj nad rámec svojich povinností či pracovného času. Mňa však občas zamrzí, keď pri anketách s vyznamenanými a na otázku - čo si myslíte, prečo ste dostali ocenenie, počujem odpoveď - neviem, alebo, asi preto, že mám veľa odpracovaných rokov. Nemalo by to byť „len preto“.

Neviem celkom presne aké sú kritéria na výber, ale mnohí ste naznačili, že tu platí staré známe: bližšia košeľa, ako kabát. A práve preto, že mám takéto myšlienky, som sa nevedela rozhodnúť, či mám vôbec začínať... A tak nejdem aspoň pokračovať.

Na dvojstrane 14 - 15 prinášame niekoľko fotografií a slov o tom, ako ste oslavovali na jednotlivých pracoviskách. Najoblúbenejšie sú športoviská, ale aj spoločenské akcie a výlety. Predpokladám, že okrem malého relaxu a odklonenia od bežných povinností, je to skvelý priestor na vzájomné spoznávanie sa či utužovanie vzťahov. A práve vzťahy boli mojou ďalšou témou. Zapáčil sa mi totiž jeden citát, kde jeho autor povedal: Veľa problémov by zmizlo, keby sa ľudia naučili rozprávať jeden s druhým, namiesto toho, aby rozprávali jeden o druhom!

A to je zase vysvetlenie, prečo som nepokračovala o tých oceneniach. Radšej sa na to opýtam a nechám si to vysvetliť, akoby som o tom iba húpala ☺. Do redakcie sme dostali ešte niekoľko príspevkov o oslavách, ale v čase, keď sme už mali číslo uzavreté. Napíšeme o vás nabudúce, alebo sa za vami príde pozrieť priamo na pracovisko.

Jeseň je aj v znamení výlukových činností, a tie začali naberať na obrátkach. Už budúci mesiac prinesieme viac správ zo stredného Slovenska, kde prebieha niekoľko rekonštrukcií tratí aj nástupišť. A pozrieme sa aj, čo nové na koridore.

Príjemné jesenné mesiace želá

Dana Schwarzová

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry aj stratégiu plníme podľa plánu

Na septembrových a prvooctóbrových stretnutiach vedenia ŽSR sa jeho členovia venovali rôznym témam. Prerokovalo sa plnenie stratégie firmy na základe prednesenej správy, pozornosť sa venovala aj vývoju hospodárenia, projektovému riadeniu, prevádzke. Jedným z bodov boli aj výsledky auditov a kontrol, ktoré prebehli do augusta tohto roka.

Plnenie Stratégie ŽSR za I. polrok 2013

Vedenie ŽSR prerokovalo Správu o plnení Stratégie ŽSR za 1 - 6/2013. Predmetom materiálu bolo vyhodnotenie plnenia schválených strategických cieľov ŽSR, jednak 5 základných strategických cieľov (vyrovnané hospodárenie, efektívna údržba, efektívna správa železničnej infraštruktúry a interných procesov, efektívne riadenie dopravy, moderná infraštruktúra), ale aj 40 vykonávacích cieľov, ktorých plnenie je hodnotené na základe ukazovateľov výkonnosti (KPI). Plnenie stratégie bolo tiež premietnuté do ukazovateľov hmotnej zainteresovanosti pre vedúcich zamestnancov ŽSR. Zo správy vyplýva, že strategické ciele sú plnené priebežne a nie je známe riziko ich nesplnenia.

Vývoj hospodárenia ŽSR naďalej pokračuje pozitívne

Výsledok hospodárenia (VH) za obdobie január - august 2013 dosiahol zisk 21 701 tis. €. Je to ovplyvnené vývojom výnosov, ktoré sú oproti plánu vyššie o 1 261 tis. € a vývojom nákladov, ktorých čerpanie je nižšie v porovnaní s požiadavkou plánu o 22 442 tis. €. Nečerpanie nákladov je predovšetkým v položke spotrebované nákupy a služby. Oproti plánu pozitívny vývoj zaznamenali aj dopravné výkony, ktoré dosiahli v tis. vlkm výšku 30 210 (nárast o 2,55 %) a v mil.hrtkm dosiahli výšku 17 109 (nárast o 4,55 %). Rozsah zúčtovaných finančných zdrojov na investície za hodnotené obdobie dosiahol hodnotu 158 877 tis. €.

O prevádzkovaní železničnej infraštruktúry v prvom polroku

Rozhodnutím č. 49/2013 generálny riaditeľ ŽSR zobral na vedomie vyhodnotenie plnenia Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za I. polrok 2013. Vyhodnotenie bolo zamerané predovšetkým na:

- výsledok hospodárenia a výkonov železničnej infraštruktúry (ŽI) za sledované obdobie,
- čerpanie ekonomicky oprávnených nákladov (EON), ktoré dosiahli za sledované obdobie výšku 168 737 514 € (čo predstavuje 48,02 % z celoročného plánu),
- zhodnotenie kvality poskytovaných služieb

na základe štatistických a sankčných ukazovateľov (GVD v osobnej doprave bol splnený na 93,57 %).

Na základe súhrnného zhodnotenia skutočne dosiahnutých výsledkov zo Zmluvy o prevádzkovaní ŽI je zmluva považovaná za priebežne plnenú. Vyhodnotenie zmluvy bolo zaslané na MDVRR SR.

Projektové riadenie

Rozhodnutím č. 50/2013 bol schválený plán projektu č. 14/2011 Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku, pre fázu implementácie. Ukončenie implementácie nového modelu správy a údržby budov sa predpokladá v súlade s harmonogramom do 15. 4. 2014. Obsahom implementácie projektu je riešenie personálno-organizačnej oblasti, oblasti obstarávania a prevádzky údržby, nastavenia systémov SAP (modulov HR, CO, AM, PM, EM, RE a BW) a oblasti ekonomicko-administratívnej.

Predmetom septembrového rokovania vedenia ŽSR bola aj pravidelná Správa za oblasť projektov za obdobie júl 2013 - september 2013. Vedenie ŽSR zobralo na vedomie aj informáciu o plnení rozhodnutia GR č. 27/2013. V súlade so závermi projektu č. 08/ 2011 Využitie synergického potenciálu zamestnancov ŽT a OZT boli vykonané všetky organizačné činnosti spojené so zmenami vrcholového garanta komunikačno - informačných systémov (KIS) a elektronicko - komunikačnej siete (EKS) na odbore O210 GR ŽSR s platnosťou od 1. 10. 2013.

Výsledky auditov a kontrol

Vedenie ŽSR prerokovalo Hodnotenie ročného plánu auditov a kontrol k 31. 8. 2013. Správa bola spracovaná v zmysle článku IV. Štatútu interného auditu ŽSR a obsahovala najmä:

- prehľad auditov a kontrol realizovaných odborom interného auditu GR ŽSR. V období 1 - 8/2013 bolo realizovaných 10 plánovaných auditov, z toho 2 audity ešte trvajú. Auditovaným subjektom bolo navrhnutých 48 opatrení a 28 odporúčaní. Tieto opatrenia a odporúčania boli zamerané predovšetkým

na zlepšenie funkčnosti vnútorného riadiaceho a kontrolného systému,

- posúdenie efektívnosti fungovania vnútorného riadiaceho a kontrolného systému ŽSR so zameraním na audity procesov a hospodárenia,
- prehľad zistení, navrhnutých opatrení a odporúčaní z vykonaných vnútorných, ako aj externých auditov a kontrol,
- externé audity a kontroly. V sledovanom období bola realizovaná 1 následná finančná kontrola MDVRR SR so zameraním na plnenie zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry (závažné nedostatky neboli zistené),
- prehľad sťažností podľa druhu podania. V sledovanom období bolo v centrálnej evidencii evidovaných 296 sťažností, z čoho bolo 27 % opodstatnených.

Rokovanie generálnych riaditeľov železničných spoločností so zástupcami MDVRR SR

Dňa 25. 9. sa konalo ďalšie rokovanie vrcholových zástupcov železničných spoločností a ministerstva dopravy. Na programe boli okrem iného najmä témy:

- Zavádzanie systému štandardov tratí, ŽST a vlakov. Pre systém štandardov tratí bude v podmienkach ŽSR sieť rozdelená do 3 skupín (kategórií). Štandardy staníc sa budú uplatňovať v prvej etape vo vybraných 57 ŽST. Konkrétny harmonogram zavádzania štandardov, vrátane kvantifikácie finančných potrieb a určenia systému ich vyhodnocovania bude dopracovaný do konca roka 2013 tak, aby mohol byť premietnutý do zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2014 - 2016;
- Usporiadanie majetkových vzťahov medzi ŽSR - ZSSK - ZSSK CARGO. Cieľom je pripraviť podmienky pre dokončenie prevodov majetku vyplývajúcich zo zákona č. 259/2001 Z. z., ako aj majetkov, ktoré neboli zahrnuté do zoznamov podľa citovaného zákona, ale ich usporiadanie vyplýva z aplikačnej praxe a fungovania 3 železničných spoločností;
- Príprava cieľového GVD v osobnej doprave v r. 2020 za účelom nastavenia reálnej prognózy dopravných výkonov, obsluhy územia, ale aj koordinácie s tým súvisiacich investičných počínov ŽSR a dotknutých dopravcov;
- Spôsob ďalšieho nakladania s neprevádzkovanými železničnými traťami. Ministerstvo má zámer hľadať akceptovateľné riešenie pre železničné trate, ktoré nie sú t. č. využívané, resp. je predpoklad, že v budúcnosti nebudú využívané pre potreby železničnej dopravnej obsluhy. Za tým účelom má byť na rokovaní vlády SR v r. 2014 pripravený iniciatívny návrh na komplexné riešenie tohto problému.

Ing. Anton KUKUČKA

Ing. Stanislava FEJFÁROVÁ, CSc.

Manažéri železničnej infraštruktúry V4 rokovali v Šoproni

Už XII. stretnutie vedúcich zamestnancov a odborníkov z oblasti železničnej infraštruktúry členských krajín Vyšegrádskej štvorky (V4) sa v dňoch 2. až 4. októbra uskutočnilo v maďarskom Šoproni. Obsah rokovania a nosné témy boli spoločne protokolárne dohodnuté na predchádzajúcom stretnutí v roku 2012 v českom Přerove. Týkali sa množstva aktuálnych zmien a aj spoločných problémov.

Účastníci rokovania sa navzájom informovali o aktuálnych organizačných zmenách, ktoré sa v jednotlivých firmách udiali za posledný rok. Vzájomne sa oboznámili so systémom správy a údržby zariadení železničnej infraštruktúry, vymenili si poznatky a skúsenosti, súvisiace s tvorbou registra a implementáciou dokumentov technickej špecifikácie interoperability.

Oboznámili sa aj s prístupom jednotlivých krajín k problematike prevádzkovania málo využívaných, resp. nevyužívaných železničných tratí. Problémy, ktoré riešia manažéri železničnej infraštruktúry v jednotlivých krajinách V4, sú často identické, resp. veľmi podobné a sú spôsobené najmä dynamicky sa meniacou legislatívou EÚ a následnou akútnou potrebou jej aplikácie do každodennej praxe, ale aj aktuálnym technickým stavom, bezpečnosťou a spoľahlivosťou zariadení železničnej dopravnej cesty. Podobné problémy majú jednotlivé železnice aj s financiami potrebnými na prevádzku, údržbu a reprodukciu týchto zariadení. Hovorilo sa aj o permanentnom tlaku na zefektívňovanie činnosti a o racionalizácii na úseku ľudských zdrojov a v poslednom období aj rastúcou kriminalitou, ktorá sa prejavuje zvýšeným počtom prípadov poškodzovania a odcudzovania výrobkov a komponentov železničnej dopravnej cesty, vyrobených na báze



farebných kovov. V rámci odbornej časti programu organizátori stretnutia pripravili prehliadku špeciálnych traťových mechanizmov, vyrábaných maďarskými firmami, ktoré sú určené na laserové meranie parametrov prechodového prierezu. Predstavili stroje na meranie geometrickej polohy koľaje, na prácu pri údržbe a opravách tratí, prezentovali systém riadenia dopravy a informovania cestujúcich na nedávno modernizovanej trati v okolí mesta Šoproň, ktorú prevádzkuje maďarsko – rakúska spoločnosť GySEV.

Účastníci rokovania jednoducho potvrdili potrebu pokračovať v rokovaní takého charakteru aj v budúcnosti. Nasledujúce stretnutie v roku 2014 organizačne pripraví Železnice SR. Na programe bude, okrem iného, implementácia normy EN 13 848 (kvalita geometrickej polohy koľaje) v podmienkach jednotlivých železničných správ, problematika prevádzkovania, diagnostiky a hodnotenia stavu výhybiel, výmena poznatkov a skúseností z prevádzky v zimných podmienkach, s osobitným zreteľom na spôsoby odstraňovania námrazy z trakčného vedenia, ale aj mnohé ďalšie zaujímavé témy. Za našu firmu sa rokovaní zúčastnili Ing. Ján Juriga, námestník GR pre prevádzku spolu s riaditeľmi odborov 430 a 460 GR ŽSR, riaditeľmi OR a ďalšími zamestnancami.

Ing. Daniel BALUCHA





V Kežmarku už bez mlák a bariér

Železničná stanica v Kežmarku bola najmä vďaka krásnej historickej staničnej budove v našej pozornosti už niekoľkokrát. Nielen v našom časopise, ale aj na stránkach kalendárov sa objavili jej krásne architektonické skvosty, ktoré sú pastvou pre oči nielen domácich, ale aj turistov, o ktorých pod Tatrami nie je núdzha. Od septembra je Kežmarok v pozornosti najmä stavbárov, keďže sa rekonštruujú nástupištia a upravujú koľaje. Všetko sa robí s cieľom zvýšiť bezpečnosť a komfort cestujúcich na tejto podtatranskej železničnej stanici.

Dôvodom komplexnej rekonštrukcie je úprava nevyhovujúcej výšky nástupíšť, ale aj riešenie odvodnenia a nemenej podstatné je aj vyriešenie bezbariérovosti. Zhotoviteľom tejto stavby sú Koľajové a dopravné stavby, s. r. o. Košice, ktoré už zrealizovali smerové a výškové úpravy koľají č. 1 a 2 v celkovej dĺžke 600 metrov. Následne sa vykonáva komplexná rekonštrukcia dvoch nástupíšť v dĺžke 220 m. Medzi budovou a prvou koľajou bude z tejto dĺžky 95 m bezbariérových a ďalších 165 m je medzi prvou a druhou koľajou. Nové hrany sú z tvárnic TISCHER

s povrchovou úpravou zo zámkovej dlažby. Pre zvýšenie bezpečnosti prispievajú aj vyočlenené priechody pre prístup k 2. nástupišťu. K bezpečnému a komfortnému prechádzaniu cestujúcich medzi koľajami 1 a 2 prispievajú aj 3 kusy celogumových prechodov typu STRAIL. Okrem cestujúcich sa rekonštrukcii potešia aj domáci železničiar, ktorí okrem iného uvitajú aj nový vstup do dopravnej kancelárie. Po stavebných úpravách vymizne problém s bariérami a mlákami na nástupišťach, ktoré boli kvôli nedostatočnému odvodneniu. Stavba je realizovaná z nového, ale aj získaného materiálu. Finančné prostriedky sú čerpané z vlastných zdrojov ŽSR a celkové náklady na realizáciu stavby sú vo výške 110 962,- € bez DPH, vrátane projektovej dokumentácie, inžinierskej činnosti a projektu skutočného vyhotovenia. Čulý stavebný ruch na kežmarskej stanici prebieha aj v týchto dňoch, avšak bez dopadov na jazdy vlakov. Stavbári by mali zahlasiť „hotovo!“ do konca roka.

(sch), Foto: Ján ŠTEFKO



Nástupište č. 2 (medzi prvou a druhou koľajou) je už upravené, chýba ešte bezpečnostný náter na druhej strane. Foto: KDS



Smerové a výškové úpravy prvej a druhej koľaje sú už zrealizované.

Návestidlá v Trebišove ŠRT svietia jasnejšie



Ešte donedávna svietili vo výhybni Trebišov ŠRT staré návestidlá typu ZSSR. Takýto stav je už minulosťou, pretože odvetvie OZT ich v septembri vymenilo za návestidlá typu AŽD, ktoré sa v sieti ŽSR najviac využívajú. Nie sú síce nové, pretože pôvodne slúžili v ŽST Trenčianska Teplá, ale po oprave sa opäť uplatnia v prevádzke. Návestidlá získané počas výstavby koridoru najskôr zregenerovali a nanovo natreli zamestnanci SMSÚ OZT SO Spišská Nová Ves, aby ich následne osadili na potrebné miesta vo výhybni. Výmenou návestidiel zanikli problémy so zháňaním náhradných súčiastok do starých návestidiel typu ZSSR, s nastá-

vovaním svietivosti a viditeľnosti svetiel a zároveň sa podstatne zlepšila viditeľnosť návestných znakov na návestidlách.

Igor ILAVSKÝ, foto: Kamil KOČIŠKO



Aj prvé nástupište v metropole východu už slúži cestujúcim

Oprava prvého nástupištia na košickej železničnej stanici je ukončená. Už niekoľko dní slúži cestujúcim, ale aj železničiarom „naplno“. Aj keď stavebný ruch ešte neutíchol, pretože sa naďalej pokračuje v revitalizácii stanice, skončilo sa obmedzenie pristavovania osobných vlakov na 1. nástupište. Aby do priestorov v prvom podzemnom podlaží nezatekalo, bola jeho rekonštrukcia, ktorá trvala od polovice mesiaca mája, nevyhnutná.

„Bolo treba vybrať pôvodné vrstvy podložja pochôdznej plochy, aby sa mohla obnoviť hydroizolácia, a potom zriadiť nové podkladové vrstvy pod zámkovou dlažbou,“ vysvetlil nám postupy prác Ing. Ľudovít Pelegrin, manažér investorskej činnosti, ktorý stavbu dozoruje. Opravený bol kanalizačný systém, do ktorého je odvádzaná dažďová voda cez priepusty z povrchu nástupištia. Hydroizolácia je zabezpečená prvou poistnou vrstvou prípravkom COMBIFLEX DS na vyrovnávacej betónovej vrstve a potom v druhej hlavnej vrstve na železobetónovej doske hrúbky 60 mm prípravkom AQUAFIN 2K. Obe vrstvy hydroizolácie sú chránené proti mechanickému poškodeniu geotextilou TATRATLEX. Tieto úpravy už zaručene zabránia pretekaniu vody. Po týchto úkonoch bola položená pôvodná zámková dlažba, ktorá je doplnená aj plastickými pásmi pre orientáciu slabozrakých a nevidiacich. V rámci opráv sa zrealizovala aj oprava uzemnenia bleskozvodu výmenou pozinkovaných uzemňovacích pásov a uzemňovacích dosiek v počte 10 ks a taktiež bola zrealizovaná preložka NN kábla z prístrešku (lastovičky) do vrstiev podkladu pochôdznej plochy nástupištia. Opravili sa aj zastrešenia nástupištia, tzv. „lastovičky“. Nový trapezový plech nahradil starú krytinu. Upravili sa aj bočné a koncové čelá prístreškov a strešný žlab na



Potešujúcou správou je aj fakt, že pri nutnej oprave nástupištia sa popri položení pôvodnej, nie tak starej zámkovej dlažby, myslelo aj na hendikepovaných ľudí. A tak je dlažba doplnená aj plastickými pásmi pre orientáciu slabozrakých a nevidiacich.

lastovičke, vrátane zberných jamiek a zvodov do kanalizácie, ktoré sú osadené v podporných stĺpoch. Vybudovaný bol aj nový prístrešok nad vstupom do reštaurácie z 1. nástupištia a taktiež vchody do podchodov sú zastrešené novými sklenenými prístreškami. Steny schodísk a podchodov pôsobia po obložení novým obkladom naozaj



Už niekoľko dní slúži prvé nástupište košickej stanice cestujúcim aj železničiarom.



Nové obklady a zastrešenie podchodov pôsobia omnoho čistejšie a luxusnejšie.

luxusnejšie. „Aj keď táto investičná akcia nebola v rozsahu revitalizácie stanice a jej cieľom bola ochrana pred atmosférickou vodou, predsa len boli vykonané aj práce, ktoré zlepšili estetický vzhľad týchto priestorov a prispejú ku komfortu cestujúcej verejnosti,“ dodal Ing. Pelegrin. Tak napríklad nové piktogramy umiestnené v prístrešku vchodu do podchodu, nové zábradlie pri schodoch do podchodu a ďalšie novoty sú toho príkladom. Aj odstránenie nepotrebných a schátraných prístreškov ako aj oprava pôvodných s doplnením odkvapových žlabov a zvodov do kanalizácie prispeli k lepšiemu vzhľadu. Všetky práce boli podľa stavebného dozoru vykonané vo veľmi dobrej kvalite aj vďaka neustálemu dohľadu projektanta, ako aj samotného stavebného dozoru objednávateľa. Rekonštrukciu mala v réžii firma Achilles, ktorá je aj realizátorom projektu revitalizácie ŽST v Košiciach. Dielo bolo zrealizované v predstihu, oproti časovému harmonogramu, podľa ktorého bolo ukončenie prác plánované až v novembri.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Unikátne rastlinstvo v okolí našich tratí

Len málokto by povedal, že rastliny, ich zárodky či semenka môžu bez pomoci človeka putovať aj niekoľko stoviek kilometrov a nájsť život v novej - náhradnej krajine. Jedným z takýchto prostredí, kde rastliny nachádzajú svoj nový „domov“, je aj okolie železničných tratí a aj samotné koľajisko. Divorastúce rastlinstvo zo Stredomoria tak v našich podmienkach nie je ničím výnimočným a môžeme si ho zazrieť na príklad aj počas jazdy vlakom.

A ako sa k nám dostanú? Celkom jednoducho. Vlakom. Presvedčili nás o tom aj tí najpopulárnejší – výskumníci zo SAV, ktorí v rámci výskumu flóry Slovenska v polovici septembra spravili exkurziu do areálu ŽST Bratislava východ. Vedeckí pracovníci Botanického ústavu Slovenskej akadémie vied (BoÚ SAV) Dr. Eleonóra Michalková, Dr. Dominik Roman Letz a Dr. Pavol Mereďa. Cieľom ich niekoľkohodinového výskumu v areáli tejto železničnej stanice bolo



Kotvičník zemný bol zavlečený do stanice Bratislava východ z okolia Štúrova.

overenie výskytu zástupcov rodov niektorých rastlín, ktoré sa ľudovo nazývajú aj buriny. Z hľadiska flóry predstavujú totiž železnice súbor antropogénnych, inak povedané, človekom podmienených biotopov so špecifickou flórou a vegetáciou, kde rastliny osídľujú okraje a svahy železničných tratí, kamenisté zvršky, násypy, medzikolajiskové priestory, nástupištia, prekladiská, výhybky, prejazdy a podobne. Železničné objekty tak patria k jedným z biotopov, kde dochádza k pomerne rýchlemu zavliekaniu druhov na nové lokality a k celkovým zmenám v zložení flóry. V súčasnosti sú tieto stanovišťa ošetrované buď herbicídmi, alebo pravidelným kosením a sú upravované rôznymi rekonštrukčnými prácami. Výsledkom pôsobenia týchto vplyvov je špecifické rastlinstvo, vyskytujúce sa iba na železničiach. Na ilustráciu možno uviesť, že na zanedbaných alebo opustených staniciach rastie v našich podmienkach okolo 100 druhov cievnatých rastlín. Mnohé z nich môžu byť pritom vzácné



Pakost purpurový. Typický železničný druh rastliny.



Pracovníci BoÚ SAV pri práci v ŽST Bratislava východ.

a ohrozené, ktorých pôvodné prostredie, ako napr. piesky alebo kamenisté stráne, už vo voľnej krajine zanikli a rastliny špecializované na takéto stanovišťa tak nachádzajú na železničiach svoj náhradný „domov“. Vráťme sa ale k spomínanému výskumu na ŽST Bratislava východ. Zo skúmaných rastlín išlo napríklad o slanobyľ (Salsola), a to najmä druh slanobyľ pahorková, ktorá bola v minulosti nájdená na Slovensku iba v troch staniciach: ŽST Bratislava východ, Trenčín a Žilina. Tento druh na stanici východ nenašli, sledovali však aj rody mrlík, láskavec a iné. Mnohí zástupcovia uvedených rodov rastú len na takých železničných staniciach, na ktorých sa vykladali alebo sa vykladajú zahraničné suroviny, ako obilie, olejiny či železná ruda. Niektoré druhy tak s obľubou rastú na rumiskách a skládkach v obode prekladových, zoraďovacích alebo nákladných železničných staníc ako výmetok pri čistení vagónov. „Zo zriedkavejších druhov sme v priebehu tejto exkurzie zistili výskyt u nás vzácnejšieho a ohrozeného druhu kotvičník zemný (*Tribulus terrestris*), ktorý sem mohol byť zavlečený z okolia Štúrova, kde vzácné rastie na piesčitých pôdach,“ povedal Dr. Letz. Z ďalších zaujímavých, na



Láskavec biely. Rastlina, ktorá sa na území Slovenska vyskytuje veľmi zriedka.

Slovensku zriedkavých rastlín, zaznamenali pracovníci BoÚ SAV na ŽST Bratislava východ výskyt druhu loboda podlhovastolistá a láskavec biely. Zaznamenali aj typický železničný druh pakost purpurový, ktorý bol na Slovensku po prvý raz objavený len v roku 2010. V posledných rokoch sa u nás tento teplomilný pakost, pôvodcom zo Stredomorskej oblasti, rýchlo šíri práve na železničných násypoch, kde nachádza optimálne podmienky pre svoj rast. Tento rok má BoÚ SAV ešte v pláne floristicky preskúmať areál ŽST v Čiernej nad Tisou, kam boli v minulosti zavliekané mnohé rastlinné druhy, najmä s pravidelnými transportami obilia z bývalého Sovietskeho zväzu.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, Dr. Eleonóra MICHALKOVÁ,
Dr. Dominik Roman LETZ a Dr. Pavol MEREĎA, Foto: SAV

Mazníky na klúkatých tratiach predĺžia životnosť koľajníc

Vlaky jazdiace po železničných tratiach s náročnými smerovými pomermi prekonávajú množstvo oblúkov, v ktorých vo zvýšenej miere opotrebovávajú hlavy koľajníc. Zároveň dochádza k nepriaznivej zmene rozchodu a takéto úseky si vyžadujú častejšiu výmenu koľajníc. Podobné vlastnosti charakterizujú aj trať zo Skalitého po štátnu hranicu s Poľskom, na ktorej boli pred vyše dvoma rokmi skúšobne nainštalované 3 koľajnicové mazníky. Tieto systémy zamedzujú nadmernému opotrebovaniu koľajníc v oblúkoch s malými polomerami.



Dvojica mazacích líšt zabezpečuje prechod mazacieho tuku na vnútornú hranu hlavy koľajnice.

Úsek medzi Skalitým a štátnu hranicu bol vybraný zámerné. Jazdia ním ťažké nákladné vlaky, stúpanie má priemerne 25 promile a vyskytujú sa v ňom aj oblúky s malými, približne 300-metrovými polomerami. To sú ideálne parametre na overenie činnosti koľajnicových mazníkov systému LubriCurve od spoločnosti První Signální, a. s., ktoré boli od 5. augusta 2010 v dvojročnej overovacej prevádzke. „Mazník pozostáva z troch základných komponentov. Zásobník mazacieho tuku, umiestnený v koľajovom lôžku na vonkajšej strane

koľaje, je hadicou prepojený s mechanickou pumpou. V nej vzniká tlak pôsobením okolesníka na piest a cez ďalšiu hadicu vytlačá tuk do mazacích líšt. Tie sú umiestnené na vnútornej strane koľajnice určenej na mazanie,“ opisuje Pavol Ďurana, správca ŽI z SMSÚ ŽTS TO Žilina. V skúšobnom úseku sú namontované jeden dvojlístový a 2 štvorlístové systémy. Tie majú k pumpe pripojené až štyri mazacie líšty, ktoré sú v dvojiciach protiahlo umiestnené na obidvoch koľajnicových pásoch. Avšak princíp mazania majú oba systémy rovnaký. Okolesník železničného vozidla roznesie v oblúku mazací tuk vytlačený z mazacích líšt a na hlave koľajnice vytvorí jemný film, ktorý znižuje trenie medzi koľajnicou a okolesníkom. Počas dvojročného prevádzkového sledovali kontrolóri trate funkčnosť mazníkov, stav maziva a prípadné poškodenie zariadenia. Súčasne VVÚŽ vykonával merania, ktorých výsledky skutočne preukázali zníženie opotrebovanosti hláv koľajníc. Mazníky preto zostali slúžiť na svojom pôvodnom mieste a ŽSR ich od dodávateľa odkúpili. Ďalšie nasadzovanie týchto systémov je ale závislé od finančných prostriedkov. Najviac požaduje OR Zvolen, ktoré má vo svojej správe veľkú časť tratí s náročnými smerovými a výškovými pomermi. Požiadavky všetkých oblastných riaditeľstiev a celkové množstvo koľajnicových mazníkov nakoniec prehodnotí Odbor 430 GR ŽSR.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Kontrolór trate SMSÚ ŽTS TO Žilina Pavol Chrobák stláča palcom piest, umiestnený na vonkajšej strane koľajnice. Ak na tento bod pôsobí okolesník železničného vozidla, aktivuje mazník a vytlačí tuk z mazacích líšt.



Pavol Ďurana, správca ŽI z Čadce, metrom kontroluje množstvo mazacieho tuku v zásobníku. Meria polohu membrány pod žltým krytom, na ktorú pôsobí pružina a ktorá tlačí mazivo do mechanickej pumpy. Ak je membrána príliš hlboko, zásobník je prázdny.

Už nám kradnú aj záchody...



Prenosné WC v Beline ešte na svojom mieste...

Fantázii sa medze nekladú. Zrejme aj táto veta rezonovala v hlavách zlodějov, ktorí začiatkom mesiaca ukradli prenosné WC zo závorárskeho stanovišťa v Beline, ktoré patrí pod ŽST Filakovo. Nepochopiteľnému nápadu ukradnúť WC hrala do karát malá obsadenosť priestoru osobami. V službe je tam totiž vždy len jeden človek, raz do týždňa. Stanovište je okrem toho mimo obce a traťovým úsekom premávajú len nákladné vlaky smerujúce k maďarskému Somskoújfalu. Práve preto je dosť pravdepodobné, že zloději mohli byť aj spoza hraníc a svoj lup vyviezli rýchlo za ne. Firma, ktorá prevádzkovala ukradnuté WC ho nahradí iným.

(iva)



...a miesto po krádeži.



Spravodlivá hospodárska súťaž ako kľúč k jednotnému európskemu železničnému priestoru

Horizonty železničnej dopravy 2013

V odbore železničnej dopravy už tradične poskytuje vzdelávanie vo všetkých troch stupňoch vysokoškolského štúdia Katedra železničnej dopravy Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline. Transformačné zmeny v sektore dopravy v kontexte liberalizácie a harmonizácie železničného trhu podnecujú akademickú obec vytvárať priestor pre užšiu spoluprácu s inými univerzitami a najmä s praxou. Dôležité je vytvárať podmienky pre reálny transfer poznatkov z praxe do výučby a naopak, prezentovať výsledky výskumu zástupcom spoločností z odvetvia železničnej dopravy a príbuzných odvetví. Tieto dôvody viedli k zorganizovaniu už piateho ročníka medzinárodnej konferencie **Horizonty železničnej dopravy**, ktorá sa konala v dňoch 26. a 27. septembra 2013 v priestoroch SIP ŽSR v Strečne.

Hlavnými organizátormi podujatia boli Katedra železničnej dopravy Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov a Katedra manažérskych teórií Fakulty riadenia a informatiky Žilinskej univerzity v Žiline. Partnerom konferencie je Slovenská vedecko-technická spoločnosť dopravy, ako aj ďalšie významné subjekty z odvetvia dopravy, ako MDVRR SR či ŽSR. Na koordinácii prípravy konferencie za ŽSR sa aktívne zapájal aj člen organizačného výboru Ing. Peter Blaho, PhD. prednosta Inštitútu vzdelávania a psychológie Žilina. Konferencia niesla podtitul „Spravodlivá hospodárska súťaž ako kľúč k jednotnému európskemu železničnému priestoru“, pričom príspevky sa niesli v duchu rozširovania teoretických i praktických poznatkov. Do Strečna prišlo 90 účastníkov. Boli prezentované zaujímavé prednášky zo širokého spektra železničnej problematiky, pričom najviac rezonovali témy liberalizácie a regulácie železničného trhu, kooperácia subjektov v železničnej doprave a preprave a vytváranie integrovaných dopravných systémov v osobnej doprave.

Za ŽSR vystúpili s príspevkom Ing. Peter Šulko, PhD., z odboru obchodu GR ŽSR, v prednáške na tému koordinácia ad - hoc požiadaviek na vlakové trasy v platnom grafikonu a Ľuboš Budač, z odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky, priblížil modernizačné úpravy na vozidle pre montáž trakčného vedenia MVTV 02 - 22, ktoré racionalizujú jeho prevádzku a vytvárajú príjemnejšie prostredie pre obsluhu. Živý záujem rozprúdila prezentácia Mgr. Jozefa Schmidta zo ZSSK v príspevku zameranom na obchodné aktivity firmy a koncepciu GVD v osobnej doprave. Ing. Jozef Gajdoš z Úradu pre reguláciu železničnej dopravy priblížil pôsobnosť a kompetencie regulátora na železničnom trhu i z hľadiska jeho plánovaného zlúčenia s ďalšími regulačnými subjektmi v rezorte dopravy. Zástupcovia IT sektora, najmä z firmy Oltis, prezentovali najnovšie aplikácie,



Ing. Peter Šulko, PhD. z odboru obchodu GR ŽSR vo svojej prednáške vysvetlil koordináciu ad - hoc požiadaviek na vlakové trasy.

ktoré sa uplatňujú v železničnej dopravnej prevádzke, predovšetkým pre výmenu dát a dynamické mapy železničnej infraštruktúry ŽSR a SŽDC. V ďalších príspevkoch sa ukázal význam simulačných postupov pri plánovaní dopravnej prevádzky železníc. Konferenciu pozdravili významní hostia z celého spektra železničného sektora. Na druhý deň konferencie sa uskutočnila odborná exkurzia zameraná na logistický reťazec v automobilovom priemysle a možnosti využitia železničnej dopravy v automobilovom priemysle. Účastníci si mohli prehliadnuť manipulačné operácie pri nakládke kontajnerov na železničnej vlečke spoločnosťou Glovis Slovakia s. r. o., a tiež výrobné a skladovacie priestory spoločnosti Mobis Slovakia s. r. o., určené na výrobu palubných dosiek. Zámery usporiadateľov boli naplnené a ďalší rozvoj spolupráce medzi akademickou obcou a praxou sa potvrdí ďalším ročníkom konferencie, ktorý je naplánovaný na 11. a 12. septembra 2014. Zároveň dodávame, že po pilotnej zmluve o spolupráci pri zabezpečovaní odbornej praxe pre študentov a pedagógov uzatvorenej medzi Katedrou železničnej dopravy a Železnicami SR boli už podpísané podobné zmluvy so ZSSK a ZSSK CARGO a pripravená je rovnako zmluvná spolupráca i s ďalšími subjektmi na železničnom trhu, čo prispeje k želanému cieľu prepojenia vzdelávania a praxe.

doc. Ing. Jozef GAŠPARÍK, PhD.



Do Strečna prišlo 90 účastníkov konferencie o železničnej doprave.

Železničiar v maratónkach



V Košiciach sa v prvú októbrovú nedeľu konal Medzinárodný maratón mieru. V tomto roku to bol jeho 90. ročník. Ide o najstarší maratón v Európe a neviem, či ste vedeli, že ten úplne prvý sa bežal z Turne nad Bodvou do Košíc. Odhaduje sa, že štart bol v blízkosti železničnej stanice, keďže fotografie naznačujú blízkosť koľajníc. Žiaľ, celkom presné miesto sa v dokumentoch nenachádza. Deň pred tohtoročným maratónom, práve na budove turnianskej železničnej stanice, odhalili pamätnú tabuľu na počesť 90. výročia úmrtia Bélu Gerstera, staviteľa železničnej trate Košice – Turňa nad Bodvou. Aj týmto pamätným aktom prispeli organizátori z obce a VÚC k pripomenutiu, že železnice na Slovensku majú svoju históriu a 165. výročie ich vzniku je stále plné spomienok z celého územia Slovenska.

Do Turne bol vypravený aj historický vláčik s pomenovaním maratónsky, a tak si nadšenci prišli na svoje. Rovnako ako bežci v uliciach Košíc. Tento rok ich bolo rekordne veľa a my sa môžeme pochváliť, že medzi nimi bolo aj nemálo železničiarov z celého Slovenska. Ťažko zistiť koľko našich kolegov sa na košickom maratóne zúčastnilo, avšak nám sa podarilo niekoľkých odfotohovať priamo na trati a aj vypovedať. V uliciach Košíc sme povzbudzovali aj redaktora CARGO INFO Ing. Pavla Závackého, Ing. Krzysztofa Awsiukiewicza, námestníka riaditeľa OR Košice pre železničnú infraštruktúru, Ing. Norberta Diossyho, vedúceho referenta ŽTS O430 GR ŽSR aj Daniela Špánika, vodiča SMSÚ ŽTS TO Košice. Svoj dvanásty maratón si v Košiciach odbehol aj Mgr. Robert Bíro, inšpektor pre školenie ÚIVP Bratislava.

Ing. Krzysztof AWSIUKIEWICZ

Tento ročník MMM bol mojím druhým, a tak som medzi bežcami stále „mladý“ aj napriek tomu, že do dôchodku mi ostáva necelých 10 rokov (smiech). Behaním ma „nakazil“ môj mladší brat, a tak sme teraz už dvaja blázni v rodine. 90. ročník MMM urobil na mne veľmi dobrý dojem. Pekné počasie, vynikajúca atmosféra v celom meste, veľké množstvo bežcov, ale aj divákov, naozaj skvelé. Ťažko sa to opisuje, to treba zažiť. Bežal som polmaratón a dobehol som s časom 1:56:58, takže to stačilo na obsadenie miesta v druhej tisícke bežcov, čo však vôbec nie je dôležité, ani podstatné. Dosiahol som niečo, čo som chcel vlastným úsilím, a to je niečo, čo sa počíta. Beh je pre mňa výborný relax a spôsob na prekonávanie prekážok.



Ing. Norbert DIOSSY

Najviac ma na košickom maratóne teší atmosféra a tento rok bola ozaj vynikajúca. Povzbudzovanie veľmi pomáha, najmä ak máte krízu. Ja som ju mal, ale ľudia vás vyburcujú k výkonu a ja som mal pocit, že pred cieľom som pozbieral všetky sily a vďaka ľuďom som sa k nemu „rútil“. Bol som v Košiciach behať už 12 polmaratónov a celkovo ich mám odbehnutých 28. Tento prvý maratón som si v metropole východu vybral práve kvôli atmosfére. Počasie bolo dobré, aj keď možno o čosi chladnejšie. Ja som si tento maratón chcel užiť, a to sa stalo, časy sú vtedy nepodstatné, ale, samozrejme, chcem sa zlepšiť. Na väčšinu pretekov cestujem vlakom a je to dobrá kombinácia, pretože vo vlaku si oddýchnete.



Na počesť 90. výročia úmrtia Bélu Gerstera, staviteľa železničnej trate Košice – Turňa nad Bodvou odhalili v prvú októbrovú sobotu pamätnú tabuľu na budove stanice V Turni nad Bodvou. Foto: Michal GUFROVIČ

Daniel ŠPÁNÍK (číslo 3557)

Bol to môj druhý košický polmaratón. Behu sa mimoriadne nevenujem, avšak pravidelne hrávam futbal a bicyklujem. Vyprovokovali ma kamaráti, ktorí behávajú polmaratón. Ja som v mladosti zabehol v Košiciach celý maratón, a tak som neváhal a tiež som sa zaregistroval. Pôvodne som sa prihlásil na maratón, ale keďže som nestihol trénovať, zmenil som to na polovicu a k tomu mi stačilo aj zopár tréningov.



Mgr. Robert BÍRO

Tento maratón bol už môj dvanásty v poradí. Minulý rok som bežal v Košiciach polmaratón a osobný rekord ma vyprovokoval opäť zabehnúť si celý, nehovoriac, že som si povedal, že 90. ročník neurazím iba polmaratónom (smiech). Bežalo sa mi veľmi dobre, dokonca aj s pomerne svižným tempom najmä v prvom kole. A odrazilo sa to aj na čase, s ktorým som spokojný.

Mal som aj parťáčku na trati, keďže dcéra bežala polmaratón. Veľmi sa nám páčila atmosféra a skvelé publikum, aj počasie nám prialo. Košický maratón je pre nás medzi behmi také „rodinné striebro“. Behám už niekoľko rokov, aj počas študentských čias som sa zúčastňoval maratónov a rôznych bežeckých pretekov. Mal som však aj menšie pauzy a teraz behám po vzore svojho psa, ktorý ma naučil, že behať treba iba vtedy, ak ťa to teší, alebo to potrebuješ... On to tak robí a ja si beriem príklad (smiech). Takže najdôležitejšie pre mňa je, keď ma beh teší, a tak behám pre radosť. Na maratóny cestujem, samozrejme, vlakom. A tak je to spojenie viacerých záľub. Krásny maratón je napríklad aj v okolí Šíravy, v Banskej Bystrici. Tento rok bol zaujímavou akciou, ktorej som sa zúčastnil, kolektívny beh Od Tatier k Dunaju. Na pretekoch sa zvyčajne postretávame nielen ako bežci, ale predovšetkým ako priatelia. A tak príjemné pocity a stretnutia predčia aj časy a umiestnenia.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Dvadsaťročný odbor komunikácie v

Azda najviac sa rozdelenie Československa dotklo železníc, teda podniku ČSD - Československých štátnych dráh. Tento obrovský celoštátny podnik s množstvom prevádzok a majetku sa delil pomerne komplikovane. Vo vtedajšej štruktúre bolo celé Slovensko zaradené do Správy Východnej dráhy (SVD), a tá sa kompletne pretransformovala na Železnice SR. Jej zložky, napr. služba dopravy a prepravy sa premenovali na odbory GR a viac-menej pokračovali vo svojej činnosti, ale už samostatne. Jediný odbor, ktorý bolo treba čo najskôr a nanovo zriadiť, bol odbor komunikácie, pretože dovtedy SVD nemohla okrem vydávania podnikových novín Železničiar a plagátového kalendára vydávať takmer nič a hovorcovia oficiálne ani neexistovali. Tieto slová v úvode sú zo spomienok nášho bývalého kolegu Mgr. Jozefa Lehockého, ktorý bol pri vzniku odboru komunikácie, ktorý bol súčasťou novej firmy ŽSR. Jozef Lehocký pracoval na odbore komunikácie od jeho vzniku, predtým pôsobil v redakcii Železničiar, kde mal pod patronátom aj propagáciu. Vtedajšia redakcia patrila pod riaditeľa sekretariátu náčelníka dráhy, neskôr kanceláriu generálneho riaditeľa.

Organizačná štruktúra, ktorá vznikla v novom podniku riešila aj komunikáciu, propagáciu, tlačiareň, a to vznikom odboru. Ako to celé bolo?

- Po vzniku ŽSR sa na nás obrátili z odboru organizačného, ako by sme navrhovali zaradiť vydávanie novín, propagáciu, resp. využiť aj účelovú tlačiareň ŽSR. Tieto činnosti boli odborné dosť prepojené, a tak zákonite z nich vznikol jeden odbor a mal dve oddelenia. Jedno oddelenie tvorila redakcia Ž semaforu, predtým Železničiar a druhé oddelenie malo na starosti propagáciu, reklamu a polygrafiu, čiže tlačiareň. Toto oddelenie som viedol ja. Náplň oboch oddelení bola určená, a tak sme sa začali zaoberať pre nás novými činnosťami a určili sme si stratégiu. Žiaľ, neskôr bol odbor „rozhádzaný“, aby ho o pár mesiacov znovu dali „dokopy“. Medzi najdôležitejšiu úlohu nového odboru bolo vypísať súťaž o nové logo ŽSR, pretože vlaky bez značky jazdiť nemohli. V tých časoch to bola pre nás nová agenda, a keďže sa konštituovali aj iné nové úrady a organizácie, žiadalo si to veľa trpezlivosti. Avšak pocit, že tvoríte niečo nové, pre novú republiku, čo bude pretrvávajúť desaťročia, nás naplňovali uspokojením. Nevadilo nám, že sme často pracovali do neskorého večera.

Aj v archívnych ročníkoch nášho Ž semaforu sa môžeme veľa dozvedieť o ďalších aktivitách odboru. Aké to boli?

Áno, ŽSR ako nový subjekt na železničiarstvom nebi Európy musel akceptovať všetky dohovory a pravidlá dopravy a prepravy, z čoho vyplynula pre nás povinnosť vydať nemálo prospektov, napr. o tom, kde sú hraničné prechody, či sa dá cez ne prepravovať fyto materiál či živý dobytok a podobne. Doteraz bolo asi 7 vydaní mapy Vlakom za krásami Slovenska, ktorá žala a pravdepodobne stále žne úspech medzi železničiarimi. K ďalším aktivitám patrila účasť na rôznych výstavách a prezentačných akciách v Európe. Niektoré aktivity sme zastrešovali spolu s inými odbormi generálneho riaditeľstva. Napríklad o existencii združenia pre voľný čas a kultúru FISAIC sme dovtedy ani netušili. O pár rokov sme sa už zúčastnili spolu s kolegami z odboru ľudských zdrojov na niektorých súťažiach v Európe a dnes už naša sekcia Film a video patrí k najprogressívnejším v Európe. Podobne to bolo aj s rádioamatérmi. UIC organizovalo filmový festival



Cinerail (San Pierre de Corp, Paríž, Lille) a dnes už nikto na železnici netuší, že sme tam obsadili aj prvé miesto a organizovali sme slovensko-japonský deň a pod. Všetky materiály na prezentáciu sme nosili v tlačenej forme so sebou a vo vlakoch. A nebolo toho málo.

Ak by ste mali hodnotiť a bilancovať, čo považujete za vrchol vašej práce na ŽSR?

Ak môžem byť neskromný, tak by som povedal o dvoch vrcholoch. Prvý vrchol bola príprava a organizácia osláv 150 rokov na území Slovenska. Pracoval som v prípravnom výbore v oblasti propagácie. Zabezpečili sme prostredníctvom VŠVU krásne logo osláv a vydali množstvo propagačných materiálov v štyroch jazykoch, brožúry, knihy, plagáty, rôzne vystúpenia. Skutočne som rád, že ma tieto oslavy „zastihli“ ešte v plnej tvorivej sile, pretože väčšinu materiá-



osobných spomienkach



Aj firma má svoju tvár

Jeden podnik zanikol, druhý sa postupne formuje. Formuje sa aj nové firemné označenie Železníc

Slovenskej republiky. Aké by malo byť? Na Riaditeľstve ŽSR sa o tom živo diskutuje, nápadov, námětov

i spracovaných návrhov je neúrekom. Pre ktorý z nich sa rozhodnúť? Na to si zrejme ešte nejaký čas počkáme, aj keď je odvetvie vozňového hospodárstva v časovom strese, pretože vozne, ktoré

vychádzajú z opravovní, treba nejako označiť.

Grafickí designeri hovoria, že firemné označenie, to je ako ľudská tvár. A aj tvár firmy môže byť (Pokračovanie na 2. str.)

Aj firma má svoju tvár

(Dokončenie z 1. str.)

priateľská, zaujímavá, dôveryhodná... A ak chceme dosiahnuť takýto efekt, tvorba podnikového označenia nemôže byť vecou náhody, ale cieľavedomej tvorivej činnosti.

V záujme naplnenia tejto zásady prednosta služby vozňového hospodárstva Ing. Štefan Šulik nadviazal spoluprácu s vedúcim katedry designu Technickej univerzity v Košiciach Mgr. Tadeuszom Blonskim. Stretnutia na katedre i priamo v teréne majú nepochybne vplyv aj na rozhodovanie manažérov na železnici. Zdá sa, že sme sa v našom podniku prepracovali k presvedče-

niu, že naše vlaky, rušne, vagóny, stanice a všeličo iné môžu mať pekný vzhľad, moderný štýl a komunkačnú jasnosť len vtedy, ak sa všetci tvorcovia budú pridŕžiavať grafického manuálu. Je to odborne spracovaná publikácia, ktorá definuje grafické symboly na železnici, názvov, farieb a typografie a určí pravidlá pre ich aplikáciu.

Naša snímka je zo stretnutia pracovníkov služby vozňového hospodárstva s designerom Tadeuszom Blonskim v Železničných opravovniach a strojárňach vo Vrútkach.

(čik)

dovi a L. Saxovi sa nám podarilo vydať Železnice na Slovensku, Košicko-bohumínska železnica, Tatranské železnice, Železničné a cestné tunely, Železnice a umenie, ŽSR v obrazoch. Boli to tematicky rôznorodé publikácie, veľmi vyhľadávané, ale financie neumožňovali ich vyšší náklad. Musím spomenúť aj dlhoročných železničiarov a kolegov, ktorí sa na ich tvorbe významne podieľali, resp. boli autormi. Boli to L. Szojka, R. Kukučik, P. Kukučik, M. Meliška, L. Jiroušek, J. Kubáček. Skutočne som vďačný osudu, že som mal také možnosti a že som mal v mojej blízkosti vždy pohodových ľudí a dobré kolektívy. Aj keď občas zahrmlí všade...

Keďže som už druhý rok na dôchodku, tak chcem využiť túto príležitosť a poďakovať sa za spoluprácu. Mal som skutočne šťastie na ľudí a som rád, že osud mi bol tak naklonený.

lov som aj graficky upravoval a zadával do tlače. Nemali sme žiadne agentúry, robili sme to svojpomocne. Druhým vrcholom bola možnosť vydávať publikácie, ktoré absentovali ako informačný prameň o železniciach na Slovensku. V rámci ČSD sa Slovensko spomínalo v publikáciách iba okrajovo. Vďaka generálnym riaditeľom A. Egye-

Bolo by ešte na čo spomínať, pretože 38 odpracovaných rokov Jozefa Lehockého v oblasti bohatej a rôznorodej na rôzne aktivity prináša veľa spomienok, skúseností a poznatkov. Možno niekedy nabadúce si znovu zaspomínáme...

(sch)



ÚIVP radí **Posun medzi dopravňami a odovzdávanie bezpečnostného štítka**

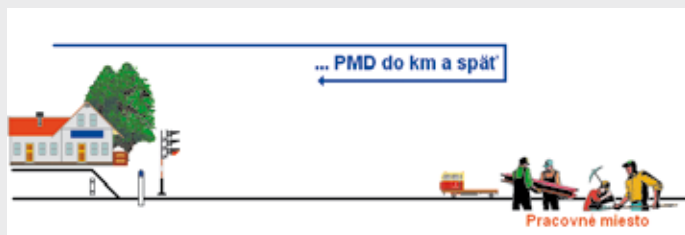
Komentár k článkom 620 a 621 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky a k článkom 210 a 240 predpisu ŽSR BZ1 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach Železníc SR.

V zmysle Vyhlášky 351 MDVRR SR o dopravnom poriadku dráh sa podľa § 15 pri riadení dopravy na dráhe môžu dráhové vozidlá pohybovať ako:

- Vlak
- Posun v obvode dopravne s koľajovým rozvetvením
- Posun medzi dopravňami
- Posun na vylúčenej koľaji

V zmysle predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky je posun medzi dopravňami každá vedome vykonaná jazda vozidiel na šírú trať, zo širšej trate alebo na širšej trati, okrem jazdy vlaku, posunu za označnik alebo posunu za obvod stanice.

V článkoch 210 a 240 predpisu ŽSR BZ1 sa uvádzajú konkrétne podmienky a postupy pri zabezpečovaní komunikácie medzi dopravným pracovníkom a vedúcim pracovnej skupiny pri vykonávaní prevádzkovej činnosti v prevádzkovom priestore, ako aj postupy pri odovzdávaní a preberaní bezpečnostného štítka potrebného pri zaisťovaní bezpečnosti zamestnancov pri vykonávaní uvedenej činnosti.



Tolko základná teória a teraz konkrétna situácia. Výpravca vypravil na šírú trať PMD do km a späť, ktorý mal na pracovné miesto prepraviť pracovnú čatu, ktorá mala na tomto mieste vykonávať prevádzkovú činnosť (ručná úprava štrkového lôžka). Je nutné ďalej uviesť, že traťový stroj stále stál na širšej trati (pred pracovným miestom pracovnej skupiny), traťovú koľaj neuvoľnil a až po ukončení prevádzkovej činnosti pracovnú čatu zviezol naspäť do východovej železničnej stanice (viď. obrázok).

Otázka, ktorá zarezonovala na povinnom školení výpravcov bola: „**Musí aj v tomto prípade vedúci pracovnej skupiny výpravcovi odovzdať bezpečnostný štítok, alebo nie?**“

V prvom rade je potrebné upozorniť na skutočnosť, že v zmysle čl. 620 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky môže oproti stojacemu PMD na širšej trati ísť do km ďalšie PMD, ktorého pohybom môže byť ohrozená bezpečnosť zamestnancov vykonávajúcich prevádzkovú činnosť na širšej trati. Ak sa výpravcami použije len varovný štítok podľa článku 621 uvedeného služobného predpisu, tak je zaistená koľaj len po dopravnej stránke. Nutnosť použitia bezpečnostného štítka je pri vykonávaní prevádzkovej činnosti potrebná vždy podľa čl. 210 a 240 predpisu ŽSR BZ1, v ktorých sa o nejakých výnimkách pre odovzdávanie bezpečnostného štítka na prevádzkovej koľaji nedečítame.

Teda odpoveď na otázku znie: ÁNO. Aj v tomto prípade musí vedúci pracovnej skupiny výpravcovi odovzdať bezpečnostný štítok.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

Kaviareň nabitá železničnou atmosférou

Železničnou atmosférou nedýchajú len interiéry vlakov, koľajiská alebo priestory železničných staníc. Ukážeme vám, že železnica môže poslúžiť aj ako zaujímavý marketingový nápad.

Dokonalú ilúziu cestovania vlakom precítite aj v netradične zariadenej modelárskej predajni, ktorú sme objavili v Trnave na Športovej ulici. Okrem ponuky železničných modelov a ďalšieho príslušenstva nás prevádzka najviac zaujala svojou autentickou kaviarňou so štýlovými sedadlami a „výhľadom“ cez okná vagónov na historickú Trnavu. Železničnú atmosféru dotvára aj netradičný

spôsob podávania nápojov, ktoré do „kupé“ privezie elektrický vláčik. Ako vôbec vznikol takýto nápad, prezradil Lubomír Antal, spolumajiteľ prevádzky: „**Modelár vie stráviť veľa času v modelárskom obchode. Často sa stávalo, že pokiaľ sa u nás zákazník „zabudol“ a pokojne prezeral modely, v zaparkovanom aute na ulici ho nedočkavo a nervózne čakala manželka alebo iný**

člen rodiny. Teraz ho môžu počkať v kaviarni.“ Pri nápoji alebo koláčiku môžu sedieť a zároveň obdivovať vláčiky rodičia s deťmi, modelári zasa prezerajú aktuálne novinky, listovať v katalógoch či radiť sa a vymieňať si svoje skúsenosti s inými modelármi. Keďže hlavnou ideou bolo vytvoriť čosi viac ako iba obchod s modelmi, v pláne sú aj školenia, workshopy a ďalšie akcie pre modelárov, kde by sa mohli stretnúť, porozprávať a vymieňať si svoje skúsenosti.

(balky), foto: autor



Deti určite poteší elektrický vláčik, ktorý im donesie nápoj.



V „železničnej“ kaviarni si môžu modelári listovať v katalógoch a vymieňať si svoje skúsenosti.

Redakcia Ž semafor pripravila pre vás v spolupráci s www.modelovazeleznica.sk súťaž o ceny.

Aké dva prvky má v logu modelárska predajňa train & coffee v Trnave?

- vláčik a fľaška
- vláčik a šálka
- vláčik a zrnko kávy

Prvá a druhá cena je model rýchlikového vozňa v mierke 1:87 (H0), tretia cena je konzumné v kaviarni v hodnote 20 €.

Správnu odpoveď zasielajte poštou alebo e-mailom na zsemafor@zsr.sk do 6. novembra 2013.

Jozef Chrachala prenáša čaro prírody zo skicára na plátno

Cestujúci v žilinskej železničnej stanici čakajú od 3. júla na svoje vlakové spoje v kultúrnejších priestoroch vynovenej čakárne. Avšak vedenie stanice sa neuspokojilo len s čerstvým náterom interiéru a osadenými lavičkami, ale na spríjemnenie pobytu v čakárni ponúka aj ďalšie benefity. Priestor ozdobujú živé kvety a na stenách visí šesť obrazov. Výtvarné diela nestáli stanicu ani cent, daroval ich zamestnanec stanice – dozorca výhybiek Jozef Chrachala, ktorý ich sám maľoval. O svojom umeleckom talente nám čosi prezradil priamo na pracovisku – výhybkárskom stanovišti v Bytčici.



Jozef Chrachala počas svojej práce na výhybkárskom stanovišti v Bytčici.



Jozef Chrachala sa nevyhol ani železničarskému námetu. Jeho lokomotíva Tomáš visí v čakárni Lietavskej Lúčky. Foto: Peter LUPTÁK



Šesť obrazov s prírodným motívom skrášľujú priestory čakárne v Žiline.

„Každý má na niečo talent. Záleží len od samotného človeka, či svoje nadanie objaví a bude ho s radosťou zveľaďovať, alebo pôjde inou cestou, na ktorej ho zvyčajne čaká náročné učenie a drill,“ zamyslel sa Jozef Chrachala nad životným darom, ktorý častokrát rozhoduje aj o úspechu a neúspechu v osude ľudí. Jozef objavil svoje výtvarné vlohy už v detstve. Ceruzami čarbal na výkresy už od malička a toto nadšenie ho neopustilo ani v čase dospievania. Zlom nastal pred 12 rokmi, keď istý čas navštevoval spolok amatérskych umelcov v Žiline, v ktorom sa veľa priučil od akademického maliara Stanislava Lajdu. „Presvedčil ma, že oči klamú. Ukázal mi iný pohľad na okolie, ktorý som

dovtedy prehliadal, predviedol nepoznané fáhy štetcom,“ potvrdil Jozef notoricky známeho slova o tom, že človek sa učí celý život. Malovanie sa pre neho stalo celoživotnou záľubou. Aj keď nemá vyhranený výtvarný žáner, najčastejšie zvečňuje kvetinové zátišia alebo krajinu. „So skicárom jazdím na bicykli a vyhľadávam pekné zákutia. Priamo na mieste si načrtnem výrazné rysy, podľa ktorých doma maľujem. Prejde aj niekoľko dní, kým je obraz hotový. Nevyhýbam sa ani tvorbe podľa predlohy, napríklad zhotovenie portrétu človeka iba na základe fotografie. To je pre mňa výzva, ale prináša to aj svoje riziko. Čo ak sa výsledok nebude páčiť?“ zamyslel sa maliar.

Svoje umelecké diela nerobí kvôli zisku, ale aby privodil radosť obdarovaným. A presne s týmto zámerom daroval svoje diela aj železnici. Maľuje, čo sa mu páči a verí, že jeho obrazy takisto potešia cestujúcich v staničných budovách v Lietavskej Lúčke a Žiline. Diela však nevznikli naraz, ale postupne, v rozličných mesiacoch. Podľa Jozefa Chrachalu má totiž každé ročné obdobie svoje čaro a zbadá ho každý, kto sa po svete pohybuje so skutočne otvorenými očami. Ozaj, zbadali ste, že už niekoľko dní nám nastávajúca jeseň hrá pestrými farbami?

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Umelecké diela v žilinskej čakárni potešia cestujúcich.



Športový deň v Kralovanoch oživil konský záprah

Areál futbalového ihriska v Kralovanoch bol 6. septembra dejiskom športového dňa OR Žilina. Približne stovka športovo naladených ľudí z aparátov prierezových sekcií využila túto príležitosť a vymenila kancelárske priestory za športoviská. Hneď zrána síce mnohých zaskočil nepríjemný chlad, ale s pribúdajúcimi hodinami a slnečnými lúčmi nastal ideálny čas na športové aktivity. Niektorí sa chytili petangových guľí, muži naháňali futbalovú loptu a na antuke sa rá-

tali tenisové fiftíny. Iní s bedmintonovými raketami odbíjali košíky, alebo za zelenými stolmi odrážali biele celuloidové loptičky. Pod vysokou sieťou sa stretli priaznivci volejbalu a 25 vyznávačov turistiky si zasa našlo svoj cieľ pri Šútovskom vodopáde. Aj keď disciplín bolo viacero, konkrétneho víťaza neuviedeme ani jedného. Vyhrali totiž všetci, ktorí tento deň venovali aktívnemu pohybu na čerstvom vzduchu, v skvelej spoločnosti všetkých zúčastnených.

(balky), foto: autor



Tak toto snáď majú iba Žilinčania! Na športovom dni sa mohli zviezť v kočiňahanom záprahom krásnych haflingských koní Ing. Lubomíra Kapustu.



Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Žilina sa zhostil úlohy rozhodcu v petangovom súboji.

Putovný pohár zostal púchovským futbalistom

Trafováci z Púchova znova po roku zorganizovali futbalový turnaj v Dohňanoch. Mal dokonca aj medzinárodné obsadenie, pretože 30. augusta vybehol na ihrisko okrem 5 domácich družstiev aj tím TO Valašské Meziříčí. Päťčlenné družstvá hrali v dvoch základných skupinách, odkiaľ postupovali len prví dvaja, aby vo vyradovacích bojoch spoznali celkového víťaza. Už po semifinále bolo jasné, že putovný pohár zmení na rok majiteľa. Minuloročného víťaza z RD Trenčianska Teplá premohli futbalisti, hrajúci za traťovákov a železničnú stanicu z Púchova. Zápas sa síce skončil zmierlivo 1:1, ale v pokutových kopoch mali presnejšiu mušku púchovskí hráči. Vo finále potom nastúpili proti družstvu Policajného zboru Púchov, ktoré zdolali 3:1 a zaslúžene získali putovný pohár turnaja. Minuloročný



vítaz nakoniec skončil štvrtý, pretože zápas o 3. miesto skončil debaklom 6:1 v prospech hráčov TO Trenčín. Po súbojoch sa účastníci turnaja posilnili dobrým gulášom aj pivom a všetci skončili v družnej debata.

Ján ORAVEC



Oslavovali sme športom i hudbou

Aj železničari z ŽST Kriváň oslávili svoj deň na športoviskách. Víťazom športových zápolení gratulujeme a šéf-kuchárom Jožke Laukovej a Jankovi Klimkovi dakujeme za výborný guláš. Jožkovi Farbiakovi a Lackovi Drugdovi patrí pochvala a poďakovanie za spríjemnenie dňa vďaka ich hudobným výkonom.

(RO)



Výhra pre víťazov v minifutbale z rúk riaditeľa OR Zvolena Ing. Mariána Izakoviča pre SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica (vľavo Bc. Zdeno Kováčik).

V Stožku v plnom nasadení

Deň železničiarov, v Stožku neďaleko Zvolena, oslávilo neuveriteľných 215 zamestnancov OR Zvolen. Súťažili vo viacerých disciplínach a ani tento rok nechýbala dobrá nálada a pekné počasie. V minifutbale a volejbale si vybojovali prvenstvo zamestnanci z SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica. V tenise obsadil prvú priečku Branislav Bella z SMSÚ EE SZ Zvolen a stolný tenis ovládol a zlato si vybojoval Ignác Frajka z SMSÚ ŽTS TO Levice. Vyše dvestovka zamestnancov sa spoločne stretla z 11. železničných staníc a SMSÚ ŽTS TO (Jesenské, Zvolen, Banská Bystrica, Levice), MDS Zvolen, ÚB Zvolen a TuO Banská Bystrica.



Volejbalové tímy zápasili ako o dušu.

(iva)

Sviatok železničiarov oslávili športom a tancom

Koncom septembra oslávili svoj sviatok na športoviskách a na spoločnom posedení aj zamestnanci OR Košice. V košickom Dome umenia, okrem tanca a zábavy ocenili aj prácu najlepších zamestnancov. Poďakovanie riaditeľa OR za aktívny prístup k plneniu pracovných povinností, ale aj za dlhoročnú prácu si prevzalo 30 zamestnancov. Športový deň v športovom areáli na Štrbe sa síce niesol v zmysle fair play, ale zvädzali sa aj poriadne boje o víťazstva vo futbale, volejbale, bowlingu a petanque. Na zelenom trávniku zvíťazili železničiarci v kopačkách z Humenného. Humenčanom



Ing. Ján Nastišin, riaditeľ OR Košice odovzdal ďakovné listy za aktívny prístup k práci 30 zamestnancom.

sa najviac darilo už tradične aj vo volejbale, a tak nielen prvé miesta, ale aj Putovný pohár riaditeľa OR cestoval do mesta pod Vihorlatom. V bowlingu a petanque sa súťažilo v ženskej a mužskej kategórii. S bowlingovými guľami to najlepšie išlo Alene Novotnej z SMSÚ ŽTS TO Margecany a s tými petanqovými si najlepšie poradila Mária Poláková z KR OR. V mužskej kategórii zvíťazil v bowlingu Bc. Marek Sviatko z SMSÚ ŽTS TO Prešov. Prvé miesto v petanque si „vygúľal“ Ing. Marián Novák zo SRD Košice.

(sch), Foto: Štefan MORÉ a Michal GUFROVIČ



Putovný pohár riaditeľa OR na X. športových hrách z rúk Ing. Jána Nastišina prevzal Ing. Vojtech Kulha, dopravný námestník prednostu humenskej železničnej stanice.

S dobrou náladou na Katarínke aj v Planinke

Devätnásty septembrový deň sa v rekreačnom zariadení Planinka, v malebnom lesnom prostredí na úpätí Malých Karpát, uskutočnil športový deň zamestnancov aparátu OR Trnava. Zúčastnili sa ho zamestnanci prierezových sekcií, sekcií infraštruktúry a úseku riadenia dopravy. V pozvánke na tento športový deň bola ako povinná výbava uvedená „dobrá nálada“, ktorú sa darilo udržiavať aj počas celého dňa. Účasť bola vynikajúca, počasie tak akurát, takže nič nebránilo stráveniu pekného dňa v príjemnom prostredí. Súťažilo sa v petanque, strelbe zo vzduchovky a v zatľkaní klincov na čas. Súčasťou športového dňa bola aj vychádzka na starobylý Kláštor sv.

Kataríny, spojená s prevezením sa na lesnej železničke Kata, ktorú v tesnej blízkosti kláštora vybudovala a udržiava skupinka nadšenecov. Všetky súťaže prebehli v duchu fair play, najlepšie tímy a jednotlivci v súťažných disciplínach boli odmenení cenami. Všetci účastníci vychádzky na Katarínku dostali ešte jednu odmenu a tou boli krásne zážitky a vôňa prírody. K zdarnému priebehu dňa iste prispel aj výborný guláš a opekačka. Všetci zúčastnení športový deň chválili a tým potvrdili, že osláviť sviatok železničiarov na športoviskách a v prírode bol správny výber.

Ing. Marek BAVOLÁR



Aj sme si zastrieľali...



...aj sa povozili na lesnej železničke.



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 žrebovania.

Vítaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Správna odpoveď septembrovej fotohádky je:

Pohľad z mosta na trať za vchodovými návěstidlami ŽST Košice v smere od zastávky Ťahanovce.

Vítazom sa stal a vecnú cenu získava:

Ing. Martin Hornák zo Žiliny - Teplicky.

BLAHOŽELÁME!

VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

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

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.

Muž v stredných rokoch je u sexuológa pre problémy s erekciou. Lekár zvolí liečbu elektródami. Pustí 5 voltov, nič. Pustí 10, 15 a nakoniec 100 voltov. - Už stojí?, - pýta sa lekár spoza aparatury. - ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: alit, lori, Dolana, Ee, kartel, rin	čnel, vypínal sa	japoská hmotnosť. jednotka	holandská rieka	dvojmoto- rové dopravné lietadlo	vymlátané obilie	riedke tkanivo	meno Izabely	ozn. hektára	škrabka pri pluhu	anglický šľachtický titul
				predbehol										
				1										
				vnútri (lek.)			izbový kvet, kália					krytón (zn.)		
				Európan			st. český hokejista					združenie podnikov		
Jozef Vysočani	divadelný záves	stoka	mastná zemina citoslovce povzdychu			vo vlastnom byte napríklad (skr.)				dym (bás.) austrálsky papagáj				
hnedožltá farba					hudobná značka cvičebný úbor					6.solmiz. slabika novovy- robená		straší	portland. slink	
zápach				poskytla citoslovce pochopenia					úkol, pravidlo výzva k tichu					
osobné zámeno			harfa (zastar.) rímskych 501					vstupná brána(stav.) európium (zn.)						
				2										
inými slovami						automobily (hovor.)					st. lotyšská minca			



S obdivom a úctou k železničnej histórii

Počas dvoch septembrových týždňov mali možnosť nielen železničari, ale ďalší záujemcovia o železničnú históriu navštíviť výstavu venovanú 165. výročiu vzniku ŽSR a Dňu železničiarov. Na priblíženie histórie železníc ju pripravili zamestnanci Archívu ŽSR a konala sa pod záštitou Odboru krízového riadenia a ochrany. Zaujímavé materiály pochádzajú zo zbierky pamätných kníh železničných staníc, ale aj z Pamätníka ŽSR a zbierky predpisov. Medzi najstaršie vystavované dokumenty patrili fotografie z výstavby Košicko-bohumínskej železnice z roku 1871 - 1872, cestovný poriadok pre trať Bratislava – Žilina z roku 1884 či cestovné lístky z roku 1890. Návštevníkov zaujala aj mapa železničnej siete ČSR z roku 1920 alebo režijky, tiež z tohto obdobia. Na autentických fotografiách zdobiacich steny miestnosti sa mohol nájsť ne jeden železničiar. Po celej prehliadke bola možnosť si svoje myšlienky, pochvaly a názory



Najhodnotnejšie dokumenty boli „ukryté“ v presklennej vitríne.

vyjadriť v pamätnej knihe podpisov, ktorá bude uschovaná v Archíve ŽSR a možno o zopár desiatok rokov si ju bude s obdivom prezerať a čítať ďalšia generácia železničiarov. Za redakciu sme sa zúčastnili aj slávnostného otvorenia výstavu, na ktorej nás svojou účasťou poctil aj Ing. Jiří Kubáček, CSc., riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR. Vyjadril svoje nadšenie k realizácii výstavu. „**Je to prínos obohacujúci naše vedomosti o histórii,**“ povedal a zdôraznil dôležitosť zaznamenávanie histórie. Cieľom výstavu bolo prezentovať Archív ŽSR a ukázať čo všetko sa v ňom ukrýva. Dúfame, že aj v budúcnosti sa podobné projekty podarí zrealizovať a prispeje sa tak k priblíženiu histórie. Spomienky na predkov, ich prácu a všetko čo dokázali sú dôležité, rovnako ako úcta, ktorú im aj týmto spôsobom vzdávame.

Katarína MARTINKOVIČOVÁ, foto: autorka

Rozžiarená železnica



Originálne podujatie Biela noc, ktoré 5. októbra rozžiariťlo mnohé miesta v metropole východu, ponúklo zaujímavý program aj na Košickej detskej historickej železnici v Čermeli. Takmer 900 cestujúcich využilo ne-tradičné nočné jazdy, trvajúce až do polnoci a nadchýnalo sa svetelnými inštaláciami umiestnenými v stanici aj po trati. Svetelné hady, plápolajúce sviečky, žiare reflektorov – to všetko dotváralo neopakovateľnú atmosféru podujatia, ktorý dopĺňala laserová a ohňová šou. Nechýbal ani tanec iskier nad komínom najstaršej prevádzkovej parnej lokomotívy v strednej Európe.

(balky)

Pancierový Štefánik v Múzeu dopravy

Jediný pojazdný pancierový vlak na svete Štefánik sa vrátil späť na Slovensko z výstavu v holandskom Utrechte. V Holandsku ho zhládlo viac ako 140-tisíc ľudí. Historický



Guľometový dobový vozeň je tiež súčasťou Štefánika.

vlak Štefánik je v týchto dňoch vystavený v koľajisku bratislavského Múzea dopravy do konca júna budúceho roka. Výstavu s podtitulom **Povstanie 1944 na koľajniciach** pripravilo Múzeum SNP v Banskej Bystrici v spolupráci s Klubom historickej techniky zo Zvolena. Vystavená zrekonštruovaná súprava IPV Štefánik pozostáva zo siedmich vozňov – predsunutého tykadlového, delového, tankového a guľometového vozňa. Za nimi nasledujú tri dobové expozičné vozne, ktoré poskytujú návštevníkom výstavu o SNP a pancierových vlakoch, veľkoplášnu obrazovku, videodokumentáciu a tiež výstavu o stavbe a rekonštrukcii Štefánika.

Ivana STRMEŇOVÁ, foto: autorka



Expozičný vozeň približuje aj podrobnosti o SNP.



Štefánik vyvolal v Múzeu dopravy aj veľký záujem médií.



Červení diabli zo ŽST Čierna nad Tisou stavili na klasické palacinky s jablkami. Bola to výborná voľba, pretože zvíťazili v kategórii Divina, ryby a ostatné jedlá.

Pochútky železničiarov rozvoniavali v Bieli

Železničiar opäť raz dokázali, že od hladu by nepomreli, ba priam naopak, ich fantázia vo varení jedál je neobmedzená. Svoje gastronomické schopnosti predviedli 20. septembra v Bieli, kde sa pod záštitou Ing. Jozefa Horvátha, námestníka OR Košice pre RD, konal už 4. ročník akcie „Varí železničiar“. Medzi 26 družstvami dominovala domáca ŽST Čierna nad Tisou, ktorá postavila až 11 tímov. Vďaka zástupcom maďarských staníc Szerencs a Záhony mala súťaž medzinárodný charakter. Pri kotlíkoch sa tiež zväťali aj Lolek a Bolek, Pat a Mat, Červení diabli alebo Šmolkovia. Tak sa totiž volali niektoré tímy, ktoré spoločne s ostatnými bojovali o prestížne víťazstvá v troch kategóriách. Jednotlivci si zasa mohli zmerať svoje sily aj zručnosť v netradičných športových disciplínach. Môžeme len dodať, že organizátori akcie si znova posunuli latku, či vlastne varechu, o nejaký ten kotlík vyššie.

Martin BALKOVSKÝ



Šesť rozhodcov ochutnávalo a hodnotilo vzhľad pripravených pokrmov. Mali to ťažké, keďže všetkých 26 družstiev pripravilo vskutku bohaté menu.



Martin Ličák (vľavo) z technologického oddelenia sekcie RD získal pozlátenú zarážku za najlepší výkon v hode zarážkou. Dosiahol 14,8 m. Ceny odovzdávali (od druhého zľava) Mgr. Rastislav Petrovič – prednosta Obvodného úradu Trebišov, Ing. Jozef Horváth, námestník OR Košice pre RD a Ing. Július Hajdu – taktiež z OÚ v Trebišove. Aj účasť predstaviteľov okresu na pôde železníc svedčí o dobrej spolupráci a tá prispieva k rozvoju regiónu.



Maďarskí kolegovia zo stanice Záhony pripravili trdelníky s opečenou slankou.



Lolek a Bolek - tím z Čiernej nad Tisou vyhral s halászlé kategóriu gulášov a polievok.



V individuálnej ženskej súťaži – hode kruhmi na varechu, mala najpresnejšiu ruku Eva Tóthová zo ŽST Maťovce. Z piatich kruhov trafila štyri.



Körömperkelt s novými zemiakmi od budóvarov z Čiernej nad Tisou slávil úspech v kategórii Hlavné jedlá.

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

Dnes sú autormi dvaja naši kolegovia, ktorí svojimi fotoobjektívmi zachytili atmosféru na železnici. Železničari, ale aj labute zapózovali našim výpravcom, ktorým sa tak podarilo zvečniť pekné situácie.

Ladislav BURIAN zase počas jednej zo svojich septembrových služieb stretol nezvyčajných cestujúcich. Na vlak síce nakoniec nenastúpili, ale stanicu a koľajisko si v Gáni prezreli dôkladne.

Ivan HUTLÁK sledoval fotoobjektívom prácu podbijačky pod tatranskými štítmí a kolegovia mu takto zapózovali.



...máme čas, oddychujeme!

Pridajte, nech ten vlak nezmeškáme...



Foto: Ladislav BURIAN



Foto: Ivan HUTLÁK