

ROČNÍK XXVI

ŽELEZNIČNÝ

MÁJ 2016

# SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



**Tibor Šimoni  
nový generálny riaditeľ ŽSR**  
**Rekonštrukcie železničných tratí  
v plnom prúde**  
**Širokorozchodná päťdesiatnička**

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



# Novým generálnym riaditeľom ŽSR Tibor Šimoni

Minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Roman Brecely 4. mája 2016 uviedol do funkcie nového generálneho riaditeľa ŽSR Tibora Šimoniho za účasti riaditeľov odborov a VOJ GR ŽSR.



„Železniciu považujem za najrýchlejší, ekologický a moderný spôsob dopravy. Jej modernizácia je jednou z kľúčových priorít nového vedenia ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja. Potrebuje však nový impulz, ktorý očakávam v podobe nového generálneho riaditeľa, skúseného manažéra s výsledkami,“ uviedol minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Roman Brecely s tým, že ďalšou z priorít nového vedenia bude aj rozvoj potenciálu, ktorý v sebe má železničná energetika a zefektívnenie procesov vo vnútri ŽSR.

„Svoje vymenovanie vnímam ako veľkú manažérsku výzvu. Medzi moje priority bude patriť okrem modernizácie hlavných dopravných koridorov aj obnova

významných regionálnych tratí a taktiež dlhodobu neriešený problém bratislavskej Filiálky,“ uviedol nový generálny riaditeľ T. Šimoni a pridal aj čosi z osobného života:

„Môj starý otec pracoval celý život ako železničiar, ja osobne prácu na železnici vnímam ako povolanie, nie zamestnanie, ktoré môže robiť človek, ktorý má k železnici vzťah a ktorý je s ňou spätý nielen pracovne. Budem sa snažiť, aby železnica pokračovala v rozvoji a modernizácii, aby sme sa zamerali na zvýšenie výnosov a získanie väčšieho objemu investícií do rozvoja infraštruktúry,“ dodal T. Šimoni. Spolu s ministrom dopravy poďakoval odvolanému generálnemu riaditeľovi za doterajšiu prácu.

**Mgr. Tibor Šimoni, MBA,**

pôsobil ako nezávislý odborník v oblasti efektívneho krízového manažmentu, prioritne v oblasti výstavby a energetiky. V roku 2005 ukončil štúdium na prestížnej European School of Management – ESCP Europe. V minulosti pôsobil ako generálny riaditeľ a predseda predstavenstva spoločnosti Vojské zdravotnícke zariadenia, a.s., v ktorej mal za úlohu zabezpečiť celkové ekonomické ozdravenie a finančnú stabilizáciu spoločnosti. Má 42 rokov, je ženatý a má dve deti.

## Bližšie k jednotnému železničnému priestoru v EÚ

Európsky parlament vo štvrtok 28. apríla schválil tri legislatívne návrhy odstraňujúce technické prekážky, ktorým čelia železniční dopravcovia a výrobcovia koľajových vozidiel v dôsledku odlišných štandardov a postupov v členských štátoch. Dvojica smerníc a nariadenie, na texte ktorých sa poslanci dohodli s ministrami EÚ v júni 2015, je súčasťou štvrtého železničného balíka. Nové pravidlá by mali ušetriť čas a náklady v procese technickej a bezpečnostnej certifikácie dopravcov a koľajových vozidiel.

Schválené predpisy predstavujú prvú časť štvrtého železničného balíka, ktorého konečným cieľom je posilniť efektívnosť železničnej dopravy, zlepšiť kvalitu poskytovaných služieb, zvýšiť počet cestujúcich a prilákať odvetviu viac investícií. Únii by tiež mal pomôcť dosiahnuť ciele znižovania emisií v oblasti dopravy. Prvá časť legislatívneho balíka, takzvaný technický pilier, je zameraná na zvýšenie interoperability a bezpečnosti železníc EÚ. Nové pravidlá by mali zefektívniť postupy autorizácie koľajových vozidiel a bezpečnostnej certifikácie železničných operátorov.

### RÝCHLEJŠIA A JEDNODUCHŠIA CERTIFIKÁCIA

Povolenia na uvádzanie železničných koľajových vozidiel na trh EÚ a bezpečnostnú certifikáciu prevádzkovateľov železničnej dopravy bude v budúcnosti zabezpečovať Európska železničná agentúra (ERA), čím sa celý proces urýchli a zjednoduší. V súčasnosti musia výrobcovia a operátori komunikovať so zodpovednými úradmi v každom členskom štáte samostatne.

### POSILNENÁ ERA AKO JEDNOTNÉ KONTAKTNÉ MIESTO PRE VŠETKY ŽIADOSTI

- Žiadosti o bezpečnostné osvedčenia pre železničné spoločnosti, ktoré prevádzkujú cezhraničnú železničnú dopravu, ako aj o povolenia pre koľajové vozidlá určené na cezhraničnú dopravu, sa budú podávať agentúre ERA.
- Pri žiadostiach o certifikáciu prevádzky vnútroštátnej železničnej dopravy a autorizáciu koľajových vozidiel v rámci jedného členského štátu sa operátori a výrobcovia budú môcť rozhodnúť, či sa obrátia na agentúru ERA, alebo vnútroštátne orgány.

- Agentúra ERA zavedie informačný a komunikačný systém, ktoré bude jednotným kontaktným miestom pre všetky žiadosti o bezpečnostnú certifikáciu železničných operátorov a autorizáciu koľajových vozidiel pre výrobcov.

Agentúra ERA bude mať významnejšiu úlohu aj pri zabezpečovaní jednotného rozvoja systémov riadenia a zabezpečenia, nakoľko bude schopná posúdiť predpokladané technické riešenia pred zverejnením akejkoľvek výzvy na predkladanie ponúk na dodanie traťových zariadení zverejnených európskym systémom riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Nové predpisy tiež umožňujú ďalšiu harmonizáciu technických štandardov.

### ĎALŠÍ POSTUP

Nové pravidlá v oblasti certifikácie a autorizácie budú účinné v priebehu troch rokov po nadobudnutí platnosti schválených právnych predpisov. Členské štáty môžu ich účinnosť na svojom území oddialiť o jeden rok, musia však o tom vopred upovedomiť agentúru ERA a Európsku komisiu a tento krok náležite zdôvodniť.

## NA OBÁLKE

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Košice. Zľava Marek Hertel, Štefan Gizela a vedúci prevádzky Juraj Regec. V stroji MENZIMUCK je Ján Hatrák z MDS Košice.



# Personálne zmeny vo vedení firmy

Generálny riaditeľ ŽSR Tibor Šimoni dňa 6. 5. 2016 odvolal z funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku Rastislava Glasu. Dňa 7. 5. 2016 vymenoval do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku Dušana Šefčíka. V stredu 11. 5. 2016 odvolal generálny riaditeľ ŽSR z funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Jozefa Veselku. K tomu istému dátumu odvolal z funkcie riaditeľa odboru investorského GR ŽSR Štefana Sedláčka. Dňa 12. 5. 2016 vymenoval generálny riaditeľ ŽSR do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Igora Poláka. Dňa 12. 5. sa riaditeľom odboru investorského GR ŽSR stal Jozef Veselka. V piatok, 13. 5. zaradil do funkcie zástupcu riaditeľa O 220 GR ŽSR Štefana Sedláčka. K tomu istému dátumu odvolal z funkcie riaditeľa Strediska hospodárenia s majetkom Bratislava Ľubomíra Bielika, ktorého vo funkcii vystriedal Martin Paluk.



Minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Roman Brecely 4. mája 2016 uviedol do funkcie nového generálneho riaditeľa ŽSR Tibora Šimoniho za účasti riaditeľov odborov a VOJ GR ŽSR.

## Noví námestníci generálneho riaditeľa



**Igor POLÁK,**

**námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku**

Rodák z Rožňavy vyštudoval elektrickú trakciu a energetiku na Vysokej škole dopravnej a spojov v Žiline. V roku 1984 nastúpil ako mladý inžinier na ČSD – Elektroúsek Košice a odvtedy je železnici verný. Od októbra 1985 pôsobil vo funkcii inžiniera pre technické školenie. Na Elektrúseku a neskôr aj na sekcii energetiky a elektrotechniky pôsobil v rôznych funkciách v prevádzke. Bol inžinierom pre investície, majstrom VTV, vedúcim obvodu. V roku 2006 sa stal vedúcim strediska prípravy a realizácie O 220. Túto funkciu vykonával do 12. mája 2016, kedy sa stal námestníkom generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku. Je ženatý a má dve deti.



**Dušan ŠEFČÍK,** námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku

## Stretnutie s dopravcami plné otázok a odpovedí

SIP Strečno sa už deviatykrát stalo dejiskom stretnutia ŽSR s dopravcami. Prínosné stretnutie zorganizoval odbor obchodu GR ŽSR v dňoch 14. – 15. apríla. Okrem zástupcov 49-tich dopravcov pozvanie prijali aj zástupcovia MDVRR SR, Dopravného úradu a českej kancelárie OSS medzinárodného koridoru nákladnej dopravy RFC 9. Garanciu nad stretnutím prevzal Milan Kubiček, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku.

O kvalite a záujme tejto akcie svedčí aj každoročne sa zvyšujúca účasť, tento rok to bolo rekordných 107 účastníkov. Počas stretnutia bolo odprezentovaných niekoľko prednášok zo strany ŽSR a aj od dopravcov, ktoré prispeli k vzájomnej informovanosti. Miroslav Matúšek, riaditeľ odboru obchodu okrem iného v krátkosti informoval o koridoroch nákladnej dopravy RFC. Na RFC 9 pripomenul vytvorenie poradných skupín dopravcov (RAG) a terminálov (TAG). „Cieľom koridorov je **predávať koridorové trasy z jedného miesta,**“ povedal M. Matúšek a oboznámil prítomných o objednávke trasy cez koridorové OSS, o možnosti zrušenia trasy a ešte množstvo ďalších informácií. Markéta Šlachťová zo SŽDC odprezentovala štruktúru koridoru RFC 9 a hovorila aj o podmienkach pridelovania trás. Asociácia železničných



Stretnutia s dopravcami sa v apríli zúčastnilo 107 účastníkov. ŽSR eviduje 49 zmlúv s dopravcami, z toho 9 pre osobnú dopravu, 42 pre nákladnú dopravu a 2 aj pre osobnú a nákladnú dopravu.

dopracov Slovenska už pred stretnutím zaslala na odbor obchodu GR ŽSR otázky z rôznych oblastí. Týkali sa rekuperácie, krátkodobého odstavenia vlakov, problémov s prenájmom priestorov na železnici, ale aj žiadosti na odstránenia neutrálnych polí v ŽST Štúrovo, ktoré už nemajú dôvod a narušujú plynulosť železničnej dopravy. Odpovede od kompetentných zložiek dostali dopravcovia písomne s vysvetleniami, riešením aj s predpokladaným dátumom realizácie či zlepšenia. Otázok a odpovedí bolo neúrekom a tak celé stretnutie bolo o diskusiách, vzájomných rozhovoroch aj o odovzdávaní skúseností.

(sch), foto: Jozef DIKY

# V Ruskove opravili druhú koľaj, vlaky budú jazdiť rýchlejšie

Druhý májový týždeň bolo v traťovom úseku Ruskov – Nižná Myšľa, pomerne rušno. Ruch tu spôsobil zvýšený pohyb traťovákov a rôznej strojovej mechanizácie. Kolegovia z SMSÚ ŽTS TO Košice sa neďaleko ruskovskej stanice totiž 9. mája pustili do práce, aby do konca týždňa zrealizovali naplánovanú opravu na koľaji č. 2, vrátane košického zhlavia.

Traťováci z pracoviska TO Barca pod vedením správcu železničnej infraštruktúry Petra Princíka a majstra Petra Bokora za výdatnej pomoci strojovej mechanizácie a skúsených strojníkov až z troch MDS - košickej, spišskonovoveskej a štrbskej, postupnými činnosťami odstraňovali zlý technický stav koľaje č. 2. Cieľom bolo zvýšenie bezpečnosti a odstránenie prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti. V spomínanom úseku vlaky jazdia rýchlosťou 50 km/hod. Po konsolidačnej dobe, vovarenia výhybiek do bezстыkovej koľaje a konečnej úprave geometrickej polohy koľaje na výhybkách číslo 21 a 22 sa obmedzenie zruší

a zavedie traťová rýchlosť 100 km/hod. Odstránenie zlého technického stavu sa dosiahlo obnovou koľajového lôžka spomínaných výhybiek, výmenou 16 kusov výhybkových podvalov a obnovou koľajového lôžka koľaje číslo 2, ako aj celoprofilovým čistením. **„Zároveň sme vykonali sanáciu železničného spodku s použitím geotextílií a zriadili sme odvodnenie koľaje zaústením do betónových skruží,“** dodal Juraj Regec, vedúci prevádzky SMSÚ ŽTS TO Košice. Odvodnenie bolo potrebné najmä na odstránenie blatných miest, ktoré sa tvorili neustálym zdržiavaním vody a tvorili sa tzv. „blatáky“, ktoré spôsobovali nestabil-

né podložie. Pomerne jednoducho opísané, avšak omnoho zložitejšie sú technologické postupy jednotlivých vykonávaných činností. Oprava koľajového lôžka výhybiek pozostáva z trhania výhybiek, výmeny podvalov, bagrovania starého lôžka a odvodňovacích rýh na osadenie odvodňovacích drenáží a betónových skruží. Nasleduje uloženie geotextílie, sy-

pane podkladovej vrstvy drte a zriadenia nového koľajového lôžka. Ďalším krokom je pokládka výhybiek, dosýpanie štrku s následným podbitím, teda úpravou geometrickej polohy výhybiek a koľají. V Ruskove sa na staničnej koľaji číslo 2 súčasne realizovalo aj celoprofilové čistenie pomocou čističky RM 76. Juraj Regec ocenil výbornú spoluprácu zamestnancov SMSÚ so strojníkmi, ktorí šikovným ovládaním „svojich“ strojov a skvelou produktivitou práce napomohli výluku včas ukončiť. Náklady na túto opravu boli vyčíslené na 65 tisíc €. Hodnota bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy je však neporovnateľne vyššia.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Traťováci z SMSÚ ŽTS TO Košice, pracovisko Barca, za výdatnej pomoci strojovej mechanizácie z MDS Košice, Spišská Nová Ves a Štrba odstraňovali v Ruskove zlý technický stav koľaje č. 2. počas týždňovej výluky.



Na stavbe sme stretli aj Juraja Regeca (vpravo), vedúceho prevádzky SMSÚ ŽTS TO Košice a zamestnancov pracoviska Barca Mareka Hertela (vľavo) a Štefana Gizelu. V pozadí na stroji MENZIMUCK Ján Hatrák, ktorý sa svojou šikovnosťou radí medzi vynikajúcich strojníkov.



Strojná podbijačka aj s trojčlennou posádkou vedenou strojníkom Blažejom Murárom prišla z MDS Spišská Nová Ves.



Odstránenie a vyčistenie koľajového lôžka si v Ruskove vyžiadali súčinnosť viacerých strojov.



Úprava geometrickej polohy koľaje strojom ASP 400.1 170.

# Mostári opravili naraz tri mosty

Košickí mostári si pri Liptovskom Mikuláši nabrali poriadne veľké sústo. Podujali sa na opravu troch mostov situovaných v druhej traťovej koľaji, no nie postupne, ale rovno naraz! Na dvoch betónových mostoch vymenili hydroizoláciu, na ocelovom priehradovom moste odstránili poškodenia kovových častí konštrukcie a taktiež na ňom vymenili aj dožitú mostnicu. Neďaleko zastávky Okoličné teda robili prácu, ktorú by v žiadnom prípade nemohli vykonávať za bežnej prevádzky.



Ocelový priehradový most pri sídlisku Podbreziny v Liptovskom Mikuláši si už žiadal výmenu mostníc aj pásnic, ako aj opravu trhlín stien pozdĺžnikov a krčných uholníkov.



Marek Hleba, Peter Franko nitujú pásnice k pozdĺžnikom pomocou nitovacej hydraulické jednotky.

Až podrobná revízia prehliadka ocelového priehradového mosta odhalila všetky chyby na jeho konštrukcii. Zistený stav si vyžadoval zásah v podobe výmeny pásnic a všetkých mostníc, ako aj opravy skorodovaných ocelových prvkov. Avšak všetko sú to práce, ktoré sa nedajú realizovať za bežnej prevádzky. Lenže povolenie výluky 2. traťovej koľaje bolo podmienené aj výmenou hydroizolácie betónových dosiek na dvoch susedných mostoch. „Po odstránení koľajového roštu a štrkového lôžka sme očistili povrchy betónových dosiek a odstránili zvetraný betón. Zriadili sme nové odvodnenia dosiek s odvedením mimo mostných objektov. Po oprave

zvetraných betónových vrstiev, uložení geotextílie a hydroizolačnej fólie sa na mostoch opäť zriadilo štrkové lôžko s koľajou,“ opísal Jozef Leško, vedúci strediska miestnej údržby Margecany MO Košice. Mostári mali viac práce na ocelovom moste. Museli odstrániť nity na pásniciach, ktoré už boli vďaka dlhodoobej korózii na hrane životnosti a žiadali si výmenu. Lenže ani príprava nových pásnic nebola jednoduchá. Chlapi najskôr potrebovali do 12-milimetrových hrubých kusov ocele vyvrtáť množstvo 22-milimetrových otvorov pre nity. Pochopiteľne, že na taký výkon je bežná vŕtačka s obyčajným vrtákom príkrátka, mostári však majú na takéto čin-

nosti špeciálne magnetické vŕtačky pre korunkové vrtáky. „Po upevnení pásnice na pozdĺžnik sme oba diely spojili nitmi pomocou nitovacej hydraulické jednotky. Nie vždy sa ale dala použiť. Pri opravách trhlín a skorodovaných častí krčných uholníkov a stuženia mostovky sme museli použiť pneumatické nitovacie kladivo,“ uviedol Jozef Leško. Počas výluky, ktorá trvala od 18. apríla do 5. mája ocelový priehradový most pri zastávke Okoličné dostal 65 nových mostníc a 20 kusov pásnic. A úctyhodné je aj číslo 1650, čo je počet nitov, ktoré mostári vymenili.

Martin BALKOVSKÝ  
foto: autor, Viliam KUBICA



Pri zastávke Okoličné mostári vymenili hydroizoláciu na dvoch betónových mostoch pod 2. traťovou koľajou.



Ján Timko, Ondrej Šofranko mostári z SMÚ MO Margecany, pomocou špeciálnych magnetických vŕtačiek s korunkovými vrtákmi robia do pásnic otvory pre nity.

# Vyhne patrili oznamovacej a zabezpečovacej technike

Rekordných 242 odborníkov zo Slovenska a zahraničia prišlo na medzinárodnú konferenciu o oznamovacej a zabezpečovacej technike, ktorá sa opäť po roku konala vo Vyhniciach. Prítomní boli nielen zamestnanci ŽSR z odvetvia OZT, ale prezentovali sa aj zástupcovia firiem, podnikajúcich v tejto oblasti. Organizátorom 12. ročníka konaného 18. až 20. apríla bola, ako už tradične, spoločnosť Betamont, s. r. o. Sálou odznelo 20 zaujímavých prednášok na rôzne odborné témy súvisiace s OZT.

Punc odbornosti dávalo konferencii medzinárodné zastúpenie prednášajúcich. Poslucháčov v sále oslovovala okrem slovenčiny aj čeština a angličtina. Petr Vítek z Kapsch CarrierCom, s.r.o. porovnával digitálny železničný rádiový štandard GSM-R v sieti ŽSR s okolitými krajinami. Venoval sa koncovým terminálom GSM-R aj novej základňovej stanici BTS-R, ktorá dosahuje pokrytie od 36 do 60 km. V súčasnosti základňové stanice dosahujú pokrytie od 6 do 10 km. Dušan Nagy zo spoločnosti Inoma Comp, s. r. o. ostal takisto v komunikačnej sfére. Venoval sa systému, ktorý umožňuje diaľkové ovládanie spojovacích systémov ALFA v podriadených železničných staniciach z centralizovaného pracoviska prostredníctvom prenosových digitálnych okruhov E1 (2 Mb/s). V ŽSR sú tieto systémy prevádzkované na úseku Svätý Jur – Nové Mesto nad Váhom s centrom riadenia dopravy v Trnave, na trati Čadca



Na konferencii OZT vo Vyhniciach znela slovenčina, čeština aj angličtina. Svoje témy prezentovali zľava Ján Krúpa zo Scheidt & Bachmann, s.r.o., Ivan Bartoš z AŽD Slovakia, a.s. a Jiří Žilka z První Signální, a. s.



Spoločnosť REWAN, s.r.o. predstavila súčasné trendy optických káblových sietí. Dátové informácie dnes prenášajú optické vlákna tenké 200 µm.



Účastníci konferencie mali po každej prednáške priestor na diskusie. Do nich sa so svojimi odbornými znalosťami aktívne zapájal aj Jan Menger (napravo) z oddelenia OZT O460 GR ŽSR.



Positívnu atmosféru konferencie dokumentuje aj stánok firmy Inoma Comp, s. r. o., kde sa vo výbornej nálade zhovárali riaditeľ spoločnosti Milan Krasuľa (vľavo) s Róbertom Miškovičom z oddelenia bezpečnosti železničnej dopravy O440 GR ŽSR.

– Kysucké Nové Mesto, riadené zo ŽST Čadca, v úseku Trenčianska Teplá – Púchov, ovládané zo ŽST Púchov a na trati Prešov – Plaveč. Prednášajúci poskytli prítomným cenné informácie aj o automatickom stavaní vlakových ciest a rozvoji ETCS druhej úrovne v podmienkach ŽSR, či technológii pre revitalizáciu triediacich systémov. Pred poslucháčov v sále predstúpili aj dvaja zástupcovia ŽSR. Ivan Kurhajec z VVÚŽ Žilina priblížil problematiku hodnotenia a posudzovania rizík v podmienkach ŽSR a Radovan Bartovič z O460 GR ŽSR sa venoval prevádzkovým overeniam zariadení v ŽSR. Niekoľko tém bolo zameraných aj na železničné priecestia. Ivan Bartoš z AŽD Slovakia, a.s. teoretizoval o budúcnosti pozitívnej signalizácie na priecestiach. Zrušením bielych svetiel by síce došlo k zjednoteniu noriem s krajinami EU, ale vodiči by stratili hodnovernú informáciu, že priecestie je v poriadku. „**Potrebná je aj zmena legislatívy, v ktorej by sa rýchlosť cestných vozidiel prechádzajúcich cez priecestie definovala inak, nie v závislosti od existencie prerušovaného bieleho svetla,**“ uviedol Bartoš. Jedna z prednášok sa týkala aj kontroly oblasti priecestia. „**Pri kontrole voľnosti priecestia sme sa inšpirovali radarovým skenerom z Nemecka. Cez radarové odrážače je definovaný priestor priecestia, ktorý sníma radarový snímač vo výške 1 metra. Pri každom cykle výstrahy sa zároveň kontroluje funkčnosť systému, čím sme dosiahli bezpečnosť a bezúdržbovú prevádzku,**“ vysvetlil Ján Krúpa zo Scheidt & Bachmann, s. r. o. Konferencia poskytla priestor aj na mnohé odborné diskusie a naznačila ďalší rozvoj odvetvia OZT, ktorého cieľom je urobiť železniciu rýchlejšou, ale zároveň bezpečnejšou.

Martin BALKOVSKÝ

# Na tohtoročnom STRAHOS-e sa aj oceneňovalo

Seminár traťového hospodárstva – STRAHOS sa uskutočnil už po 17. raz a jeho organizátorom boli OR Trnava, najmä sekcia železničných tratí a stavieb a Žilinská univerzita v Žiline. Každé dva roky slúži ako priestor pre vymieňanie si odborných a inovatívnych poznatkov a skúseností z odvetvia železničných tratí, stavieb a železničného staviteľstva. Seminár sa konal 28. a 29. apríla v Piešťanoch. Jedným z garantov bol aj námestník GR ŽSR pre prevádzku Milan Kubiček. O tom, že STRAHOS má medzi železničiarimi dlhodobo dobré meno, hovorí aj množstvo tohtoročných účastníkov, ktorých počet bol bez pozvaných hostí takmer 260. Počas STRAHOS-u odznelo 27 príspevkov v piatich prednáškových blokoch.

Tohtoročný 17. ročník sa začal trochu netradične. Po úvodných prejavoch organizátorov sa slova ujal riaditeľ kancelárie predsedu Trnavského samosprávneho kraja Róbert Orihel, ktorý vyjadril železničiarom poďakovanie za napredovanie a modernizáciu železničnej infraštruktúry. Zároveň poznamenal, že v rámci úradu bolo rozhodnuté oceniť zástupcov, ktorí sa zaslúžili o rozvoj železničnej dopravy Pamätnou medailou predsedu TTSK. Medzi ocenenými boli Pavol Margeták, Milan Solárik, Július Daubner a riaditeľ OR Trnava Ján Uhnavý.

Prípravy na seminár prebiehali už od októbra minulého roku a dva prednáškové dni boli naplnené zaujímavými a rôznorodými témami. Prednášajúci vo svojich prezentáciách venovali problematike železničného zvršku, spodku, rôznym typom nástupíšť, protihlukových stien, rekonštrukciám či statickej analýze železničných mostov a ďalším odborným témam. Taktiež príspevky zahraničných hostí boli po odbornej stránke veľmi prínosné. Po zaujímavej prednáške Štefana Sedláčka z odboru investorského o Operačnom programe Doprava 2007 - 2013 a prínose programu integrovanej infraštruktúry pre ŽSR, k téme nadviazal aj Mojmír Nejezchleb, námestník GR pre modernizáciu dráhy SŽDC. Vo svojom príspevku poukázal na modernizáciu železníc v ČR v predchádzajúcich rokoch a oboznámil účastníkov seminára s plánom SŽDC v blízkej budúcnosti. Ďalšími zahraničnými účastníkmi boli hostia z Maďarska,



Na STRAHOS-e mali svoje zastúpenie železnice, ale aj samospráva. Na fotografii zľava primátor Piešťan Miloš Tamajka, riaditeľ OR Zvolen Marián Izakovič, riaditeľ OR Trnava Ján Uhnavý, NGR pre rozvoj a informatiku Jozef Veselka a NGR pre prevádzku Milan Kubiček.



Plná konferenčná sála je znakom toho, že aj tohtoročný STRAHOS môžeme považovať za úspešný.

profesor Ferenc Horvát z Univerzity Győr a Róbert Horváth zo spoločnosti Swietelsky Vasúttechnika Kft., ktorí sa vo svojom príspevku venovali realizačným prácam na konštrukcii železničného spodku. Prítomným účastníkom poskytli k tejto problematike informácie a cenné skúsenosti. Prednáška prebiehala v maďarskom jazyku,

o preklad sa postarala Katarína Jankovicsová z odboru stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR a aj vďaka jej profesionálnemu tlmočeniu bola táto prednáška prínosom pre všetkých zúčastnených.

Ivana POPLUHÁROVÁ, foto: autorka



Vladimír Konta z odboru železničných tratí a stavieb GR sa venoval vo svojej prednáške nástupišťiam, protihlukovým stenám, ale aj funkciám a úlohám podvalového podlažia.



Róbert Orihel, ktorý zastupoval VÚC, odovzdal Pamätnú medailu predsedu TTSK Jánovi Uhnavému, riaditeľovi OR Trnava.

# Vo Vydrníku opravili koľaje aj nástupištia

S komplexnou rekonštrukciou koľají a nástupíšť sa vo Vydrníku začalo 5. apríla. Rozsiahla rekonštrukcia si vyžiadala vyše mesačnú výluku. Stavbu realizovala košická firma Koľajové a dopravné stavby, s. r. o., s cieľom zlepšiť zhoršujúci sa technický stav. Rekonštrukčné práce vykonával dodávateľ podľa plánovaného harmonogramu, ktorý pozostával z niekoľkých etáp. Hotovo - zahlásil 13. mája.



V rámci výluky traťováci z SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves vymenili aj chybné koľajnice.



„Vďaka dobrej spolupráci so zložkami ŽSR nedochádzalo k problémom ani k časovým sklzom a jednotlivé činnosti sa zrealizovali podľa schváleného výlukového rozkazu a harmonogramu,“ zhodnotil výluku zástupca dodávateľa Štefan Krafcík, výrobnotechnický riaditeľ KDS. Vo Vydrníku prialo aj počasie a vzhľadom na vyhovujúce teploty mohli byť okamžite zvarené koľajnice a zriadená bezстыková

koľaj. Okrem toho, že po ukončení výluky bude na koľajach č. 1 a 2 po dlhšom čase zavedená traťová rýchlosť, podstatne sa zvýšil aj komfort nastupovania a vystupovania cestujúcich. Spôsobila to rekonštrukcia pôvodného nástupiska typu Tischer na typ SUDOP s protišmykovou povrchovou úpravou. Upravená je aj výška hrany od temena koľajnice do požadovanej úrovne. Počas rekonštrukcie využili čas výluky aj traťováci zo Spišskej Novej Vsi a opravili koľajové lôžka výhybiek 5 a 6, ako aj prí-



Pôvodné nástupiska typu Tischer nahradili typom SUDOP s protišmykovou povrchovou úpravou.

pojných polí. „V rámci týchto prác sme vymenili poškodené podvaly a defektoskopicky chybné koľajnice. Obe výhybky boli vovarené do bezстыkovej koľaje,“ informoval Róbert Novák, vedúci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves.

(sch), foto: SMSÚ TO Spišská Nová Ves



Rekonštrukciou prešiel aj služobný prechod.

## Nové signalizačné zariadenie v Bošanoch

V Bošanoch sa 10 dní realizovala výluk, počas nej sa menilo zabezpečenie praecestia v km 75,062. Predošlé jednodrôtové mechanické závery boli nahradené praecestným zabezpečovacím zariadením 3. kategórie so svetelnou signalizáciou bez závor.

Na Chynoranskom zhlaví boli vybudované nové svetelné odchodové návěstidlá a činnosť praecestia je ovládaná počítačmi osí. Súčasťou tejto výluky spadajúcej pod sekciu OZT OR Trnava boli aj práce súvisiace s opravou železničného zvršku a praecestnej konštrukcie praecestia. Z dôvodu rozsiahlych prác bola nevyhnutná aj cestná uzávierka tohto praecestia. Dôvod zmeny zabezpečenia vznikol na základe povinností ŽSR vyplývajúcich z prepisu Z12, podľa ktorého je potrebné na praecestí vykonať náhradu jednodrôtových mechanických závor. Stavba súvisí s pokračovaním stavby „Zvyšovanie bezpečnosti na železničných praecestiach“.

(pop)



Jednodrôtové mechanické závery v Bošanoch nahradilo praecestné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie so svetelnou signalizáciou bez závor.

## Opravy koľají v Bratislave a Devínskej Novej Vsi

V bratislavskom regióne sa realizovali začiatkom mája dve výluky. Prvá v medzistaničnom úseku Odbočka Močiar – ŽST Bratislava hlavná stanica (koľaj č. 2) a druhá výluk sa uskutočnila v ŽST Devínska Nová Ves (koľaj č. 2, 4 a výhybka č. 1, 5, 7) a v medzistaničnom úseku Bratislava Lamač – Devínska Nová Ves.

V rámci prvej uvedenej výluky v úseku Odbočka Močiar – ŽST Bratislava hlavná stanica sa realizovali opravné práce súvisiace s opravou koľajového lôžka koľaje celoprofilovým strojným čistením. Dôvodom realizácie tých-

to prác je znečistené štrkové lôžko. Práce realizujú zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Bratislava. Počas druhej výluky, ktorú realizovali bratislavskí traťováci, sa vykonali opravné práce súvisiace s opravou koľajového lôžka

koľaje a výhybiek č. 1, 5, 7 vrátane prípojných koľajových polí v dĺžke 200 metrov. Práce boli nevyhnutné z dôvodu znečisteného štrkového lôžka a dožitého stavu podvalov a výhybkových súčiastok.

(pop)



## V Čerhove sa trolejári odstrihli

Veci, ktoré často nepoužívame, zvyčajne zapadajú prachom v tmavých kútoch domácností. Ak už ale vôbec nie sú pre nás potrebné, skôr či neskôr sa ich osud definitívne naplní. Podobne sa zachovali aj trolejári z SMSÚ EE TV Trebišov, ktorí zlikvidovali trolejové vedenie nad nevyužívanou koľajou v Čerhove. Kedysi slúžila miestnemu závodu na výrobu betónových výrobkov, ale v súčasnosti zarastá krikmi.

Zo zastávky v Čerhove odbočuje koľaj, ktorú v minulosti využíval miestny podnik na výrobu betónových výrobkov. S jeho úpadkom začala chradnúť aj samotná zatrolejovaná koľaj. Rozrastajúce sa kríky aj vysoká burina dnes naznačujú, že po koľajniciach už dlhšie neprešlo žiadne železničné koleso, tobôž nie hnacie vozidlo poháňané elektrickou energiou. Tento neutešený stav vnímali aj trolejári. „Táto nevyužívaná koľaj už nikdy nebude elektricky zjazdná. Preto sme sa rozhodli zrušiť trolejové vedenie namontované nad ňou ešte v roku 1961, ktoré bolo stále pod napätím, ale jeho údržba bola neefektívna. Demontáž je prospešná aj z hľadiska bezpečnosti verejnosti. Mohlo by dôjsť k úrazu detí, ktoré by sa v blízkosti kolaje hrali a vyhazovali nahor nejaké predmety. Alebo by praskol starý izolátor a trolej by sa ocitol v dosahu ľudí,“ povedal Jaroslav Tudja, vedúci prevádzky SMSÚ EE TV Trebišov. Dalo by sa teda jednoducho napísať, že trolejári urobili cvak-cvak a nožnicami odstrihli nepotrebné trolejové vedenie. Samozrejme, že realita bola



Trolejári z SMSÚ EE TV Trebišov demontovali trolejové vedenie nad nevyužívanou koľajou.



Pri demontáži nepotrebného vedenia sa rušilo aj jeho pohyblivé vykotvenie na trakčnej podpere. Trolejári preto odstraňovali prebytočné závažia.

komplikovanejšia. „Staré trolejové vedenie slúžilo aj ako zosilňovacie vedenie a to si žiadalo náhradu. Na podpory sme preto primontovali výložníky pre nové lano zosilňovacieho vedenia. V 50-minútovej vlakovej prestávke sme zrušili prechod trolejového vedenia od nevyužívanej koľaje cez obe hlavné traťové koľaje a zdemontovali aj pohyblivé vykotvenie nepotrebného troleja, napínaného závažiami. Až potom došlo na strihanie trolejového drôtu a skorodovaného ocelového lana,“ vysvetlil Jaroslav Tudja.

Napriek starobe niektoré komponenty trakčnej zostavy neskončia v odpade. Kým izolátory alebo hrdzavé ocelové lano už nemajú ďalšie využitie, trolejový drôt nastrihaný na približne 200-metrové dĺžky ešte trolejári použijú pri oprave porúch na prevádzkovanom trakčnom vedení.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Rušenie križovania nepotrebného trolejového vedenia s trolejom nad oboma hlavnými traťovými koľajami sa udialo v 50-minútovej vlakovej prestávke.



Elektromontéri Marián Timko a Tomáš Poľák pri strihaní trolejového drôtu.



Elektromontéri, zľava Michal Janič, Ján Urban a Peter Sedláček nám zapozovali pri kompletizácii izolátorov pre nové zosilňovacie vedenie.

## DUNAJSKÁ STREDA

Železničná stanica Dunajská Streda leží v obvode OR Trnava na diaľkovo ovládanej trati medzi Komárnom a ŽST Bratislava - Nové Mesto. Aj v tejto stanici sa uplatňujú štandardy.

Na jeseň v roku 2015 sa začali práce na stavebnej úprave prijímacej budovy, sčasti bola obnovená fasáda budovy, vymenené boli všetky okná za plastové, taktiež aj vchodové dvere. Vymenila sa aj sklenená výplň vo vestibule a novinkou je aj položená nová protišmyková dlažba pod prístreškom, nové lavičky a smetné koše pre cestujúcu verejnosť. V obnove stanice v Dunajskej Strede sa pokračovalo aj v tomto roku. Zmeny nastali aj v zostávajúcej časti budovy v smere od mesta. „Osadili sa nové okná a môžeme sa pochváliť už aj preskleným vestibulom so zabudovanou možnosťou vetrania,“ opisuje zmeny v stanici jej prednosta Vojtech Pasovský. Problémy s udržiavaním štandardov sa vyskytujú aj tu takmer také



isté ako v iných staniciach – aj v tomto prípade ide o vyčíňanie vandalov, neprispôsobivých občanov či sprejerov. „Ich výtvory sa snažíme čím skôr odstrániť v spolupráci s bratislavskými budovármi,“ dodáva na záver prednosta stanice.

(pop)



Cestujúcich určite potešila nová úprava vestibulu stanice...



...aj s obnoveným vchodom do čakárne.



NŽST Nová Baňa je jedna z tých krajších staníc, už na prvý pohľad pôsobiacia príjemným dojmom.

## NOVÁ BAŇA

Železničná stanica Nová Baňa je nesamostatnou stanicou, pridelenou k ŽST Kozárovce v km 27, 573, zaradená medzi vybrané stanice v rámci dosiahnutia štandardov v II. etape. Prijemný vzhľad stanice napovedá o tom, že sa ich darí naplňať. Pre dosiahnutie štandardov už boli z vonkajších plôch odstránené staré betónové lavičky, ktoré nahradili novými.

Na celej budove sú vymenené okná a dvere, staré nahradili - plastové. Boli doplnené nové interiérové a exteriérové smetné koše a čakáreň bola vybavená novými sektorovými lavicami. Pre lepšie informovanie cestujúcich pribudli nové vývesné poriadky a radenie vlakov do nových vývesných tabúl.

Nový náter na plechovom sklade a stojane na bicykle zas pridal na sviežosti. „Opravené je aj verejné WC. Upravený je priestor na rampe a v jej okolí, spolu s obnovou bezpečnostného náteru na rampe aj na nástupištiach,“

dodal prednosta ŽST Kozárovce, Igor Benčať. V blízkej budúcnosti sa pripravuje oprava a náter fasády výpravnej budovy, vymalovanie interiéru, čakárne, sociálneho zariadenia a dopravnej kancelárie. Pre lepšiu a bezpečný pohyb cestujúcich sa pripravuje oprava zámkovej dlažby a obrubníkov v okolí staničnej budovy.

„Dlhodobo nás trápi vlhnutie budovy. Pre jej odstránenie dôjde k zapusteniu zvodov zo strechy do kanalizácie,“ dodal prednosta stanice. Na výpravnej budove dochádza k zaplavovaniu pivničných priestorov spodnou vodou, technickými zásahmi v rámci napojenia na kanalizáciu by sa mal aj tento nedostatok odstrániť. V blízkej budúcnosti by malo dôjsť aj k stavebnej úprave nástupíšť.

(ika), foto: autorka



Čistá a útulná čakáreň v Novej Bani.

## TREBIŠOV

Trebišovská železničná stanica sa po dlhých rokoch fažkostí s dokončením rekonštrukcie nielen, že konečne dočkala cieľa, ale urobili sa aj práce navyše, ktoré prispeli k zvýšeniu komfortu cestujúcich aj k dobrému vzhľadu stanice.

Stavebné práce boli minulý rok dokončené, a tak nová fasáda, vymenené okná, podlahy, hygienické zariadenia a v neposlednom rade aj plynofikácia a kanalizácia už naplno slúžia cestujúcim aj železničiarom. Trebišov je zároveň zaradený aj do projektu štandardov, a tak opravné práce rôzneho charakteru naďalej trvajú. Budovatári len prednedávnom natreli konštrukcie krytého perónu, vymenili tu dlažbu aj dažďový žlab. Opravili aj omietky a keramický obklad. Nové piktogramy vylepšili informovanie cestujúcich a prispeli aj k celkovému lepšiemu vzhľadu. „Asanovali sme aj starý sklad olejov, ktorý nepôsobil vábivo,“ dodal Csaba Širokman,

vedúci SMSÚ ŽB Čierna nad Tisou. Prednostka železničnej stanice Trebišov Viera Kuzmišinová si spoluprácu s technickými zložkami pochvaľuje, a to nielen v rámci štandardov, ale oceňuje aj ich prístup pri riešení rôznych ďalších porúch či nedostatkov. Rovnako, ako väčšinu domácich železničiarov, aj ju a iste aj cestujúcich Trebišovčanov teší opravená prístupová cesta od mesta. „Cesta už bola vo veľmi zlom stave. Počas daždivého počasia bol



Trebišovčanov teší opravená prístupová cesta od mesta.



Nové informačné tabule spĺňajú štandardy a prispeli k zlepšeniu celkového vzhľadu stanice.



Čakáreň aj pokladne sú vymožené – moderné.



Nová keramická dlažba zvýšila okrem estetického hľadiska aj bezpečnosť.

problém dostať sa do budovy,“ povedala prednostka a dodala: „Odstránený je už aj starý plot, čím sa otvoril priestor od mesta a po menšej úprave aj parčík so stromami a kvetmi vyzerá pekne. Ak sa pozrieme späťne, čo všetko sa už urobilo, odkedy sa sledujú štandardy, tak môžeme povedať, že u nás je toho dosť. Vidieť to v predstaničnom priestore, na nástupišti a celkovo v priestoroch prístupných cestujúcim.“ Prednostka poznamenala aj to, že je potrebné aj denno-denné udržiavanie vymožených priestorov, a tak za veľké pozitívum považuje obsadenie pracoviska robotníkom v doprave aj v dňoch pracovného voľna, pokoja a cez sviatky.

(sch), foto: Kamil KOČIŠKO

## LIPTOVSKÁ TEPLÁ

V nesamostatnej železničnej stanici Liptovská Teplá nestojí síce žiaden pravidelný rýchlik, iba osobné vlaky, napriek tomu sa aj v nej od 1. júla začnú sledovať kvalitatívne štandardy. Dobrý vzhľad stanice je totiž dôležitý, keďže je z nej najbližšie do známeho aquaparku v neďalekej Bešeňovej.

Budovy stanice, ktoré boli rekonštruované pred približne 15 rokmi, ale aj koľajisko či nástupištia si už v prevádzke čo-to odslúži-

li. Nachádzajú sa v pomerne dobrom stave, no stále je potrebné na nich čosi opravovať. Aj keď o priestory stanice sa vzorne starajú najmä zamestnanci stanice, všetko vyriešiť nedokážu. Máme na mysli najmä poškodenia fasád budov spôsobené mechanickým zásahom aj grafickými výtvarmi vandalov. Po obnove náterov volajú drevené a kovové prvky, taktiež je potrebné odstrániť aj drobné poškodenia na zariadeniach železničnej infraštruktúry. „Menšie opravy na budovách vykonávajú postupne zamestnanci z SMSÚ ŽB Žilina, ostatné zabezpečujeme z externého prostredia. Postupne sme už vymaľovali vestibul a čakárne pre cestujúcich, prebieha-



O priestory stanice sa starajú najmä jej vlastní zamestnanci.



Staničná budova vyzerá zachovalá, keďže prešla rekonštrukciou pred približne 15 rokmi.

jú prípravné práce na opravu exteriéru budov - fasády, krytého nástupišťa a prístupovej plochy,“ skonštatoval Jozef Krajčovič, prednosta sekcie ŽB OR Žilina. Spolu s kolegami z ostatných technických zložiek zosúladiť svoje činnosti tak, aby stanica bola k 1. júlu pripravená na stanovené štandardy.

(balky), foto: Jozef KRAJČOVIČ

# Päťdesiatročná jubilantka jedin

Písal sa 11. máj 1966, keď v Maťovciach, v blízkosti ukrajinskej hranice, vypravili slávnostný vlak do Hanisky pri Košiciach. Jazdou tohto mimoriadneho vlaku, ktorý viezol delegáciu vysokých predstaviteľov ČSSR a ZSSR, ale aj mnohých železničných odborníkov sa začala písať éra prevádzky širokorozchodnej trate. Okrem rôznych významných ľudí cestoval týmto vlakom aj 65-ročný inžinier Nikolaj Pavlov.

A práve on bol človekom, ktorý sa významnou mierou podieľal na projektovaní ŠRT. Jediný originál projektu na milimetrovom papieri v takmer 10 metrovej rolke roky starostlivo uchovával. Bol to vzdelaný a múdry človek, ktorý pracoval na Správe výstavby železníc východoslovenského priestoru. A práve tu ho stretol mladý inžinier Jozef Smatana, ktorý nám rôzne spomienky prednedávnom porozprával. Spomínal nielen na pána Pavlova, ako svojho učiteľa, ale aj na prvé kontakty s výstavbou širokorozchodnej trate. Narodil sa totiž v železničarskej rodine a v železničnom byte náčelníka stanice Kuzmice, a tak do vienka dostal jasné smerovanie, najmä keď z okna bytu, občas aj z rušňa, sledoval ruch na železnici. Aj ten pred výstavbou ŠRT.

„Ako malý chlapec si pamätám obrovské množstvo nákladných áut, ktoré vozili zeminu neďaleko našej stanice a zasypávali údolie, kde bola plánovaná výstavba ŠRT,“ zaspomínal si Jozef Smatana, dnes už dôchodca. (pozn. redakcie. Ing. Jozef Smatana pred dvoma rokmi odišiel do dôchodku z pozície vedúceho oddelenia Sekcie špeciálneho stavebného úradu ÚRDŽ - dnešný Dráhový stavebný úrad.) Po detských spomienkach sa vynárajú aj ďalšie, keď už ako stredoškólák brigádoval na výstavbe ŠRT. „Pomáhal som najmä pri meraniach a zememeračských prácach,“ dodal J. Smatana. Ako priamy účastník vie aj to, že zjednodušená projektová dokumentácia bola schválená 31. 5. 1964, avšak to už stavba prebiehala. Výstavba vyše



Haniska pri Košiciach – tu ŠRT končí.

88-kilometrovej trate trvala 30 mesiacov. A keď ako absolvent VŠD v Žiline nastúpil na Správu výstavby železníc, kde stretol projektanta Pavlova, tušil, že jeho späťso ŠRT bude pokračovať. A počas jeho kariéry aj pokračovala. Jediný, a teda svetový unikát – projekt dnešnej 50-ročnej jubilantky nakoniec skončil u neho. Daroval mu ho Nikolaj Pavlov ako kolegovi, s ktorým zdieľal niekoľko rokov spoločnú kanceláriu. Vedel, že bude v dobrých rukách.

(sch)



Jozef Smatana je hrdým držiteľom originálu projektu ŠRT na Slovensku a zároveň priamym účastníkom stavby aj začiatkov jej prevádzky.

Kvôli vedeniu ŠRT pred staničnou budovou bolo v ŽST Trebišov vybudované ostrovné nástupište s podchodom.



# á na Slovensku

## Z histórie

Širokorozchodná trať prechádza na Slovensko pri Maťovciach. Ďalej pokračuje takmer súbežne s normálnorozchodnou traťou Veľké Kapušany – Bánovce n. Ondavou – Trebišov a kaľanskou spojku sa pripája k trase dvojkolajnej železnice Čierna n. Tisou – Michalany – Košice.

Trať s dĺžkou 88,051 km bola budovaná podľa sovietskych noriem ako trať druhej kategórie s oblúkmi o minimálnom polomere 400 m pre rýchlosť 80 km/h. Pláň zemného telesa mala šírku 6,5 m, násypy boli sypané so svahmi sklonu 1:1,5 až 1:5 v závislosti na vlastnosti zemín. V mnohých miestach boli zhotovené kamenné rebrá a trativody. Železničný zvršok na celej trati bol z kolajnic tvaru T na predpätých betónových podvaloch s minimálnou hrúbkou štrku pod podvalom 25 cm, štrkové lôžko malo šírku 3,20 m.

V roku 1964 pracovalo na stavbe priemerne 32 rýpadiel, 53 buldozérov, 5 rýhovačov, 36 zhutňovačov, 5 nakladačov a 122 nákladných automobilov. Na stavbu boli dodané tiež ťažké sovietske mechanizmy – žeriavy, baranidlá a zhutňovače. Pri montáži a kladení železničného zvršku sa používal sovietsky traktorový ukladač kolajových polí PB 2 a štrkovací stroj TDG. V zárezoch sa odťažilo asi 1,2 mil. m<sup>3</sup>, do násypov bolo uložených 3,5 mil. m<sup>3</sup> zeminy. Na sanačné vrstvy sa spotrebovalo 0,5 mil. m<sup>3</sup> štrkopiesku. Na trase bolo postavených 58 rúrových a 17 rámových priepustov svetlosti 2 m, vybudovali sa 2 podchody svetlosti 4 m a 6 veľkých železničných mostov s objemom 16000 m<sup>3</sup> prefabrikovaného betónu a 8000 m<sup>3</sup> monolitického betónu. Súčasťou investície bolo 6 staničných budov, 10 výhybkárskych stanovišť, 8 objektov pre ubytovanie a stravovanie pracovníkov, rušňové stanice pre širokorozchodné rušne a opravovňa vozňov.

Pracovná prevádzka na stavbe bola otvorená 5. 11. 1965, skúšobná prevádzka však až 1. 5. 1966.

Po vládnom rozhodnutí v 60-tych rokoch postaviť VSŽ bolo jasné, že prekladisko v Čiernej nad Tisou nemôže stačiť. Bolo preto rozhodnuté postaviť ŠRT Maťovce - Haniska. Dohodu so ZSSR o výstavbe železnice schválila vláda v januári 1964 s tým, že prevádzka na novej železnici musí začať v máji 1966.

Dejiny železníc na území Slovenska  
Vedúci autorského kolektívu Ing. Jiří Kubáček CSc.

Maťovce – začiatok ŠRT na Slovensku.



## STALO SA...

### Poohýbaný jazyk obmedzil dopravu

Poriadne rušno bolo 19. apríla o 15.42 h. v zmodernizovanej stanici v Dubnici nad Váhom. O dramatické chvíle sa postaral nákladný vlak, ktorý nezastal pred návěstou STOJ na odchodovom návěstidle. Smeroval na širú trať, v ústrety protiídúcemu osobnému vlaku. „Manipulák“ svojou nebezpečnou jazdou poškodil aj štíhlu výhybku a zdeformoval jej dlhý jazyk, ktorý bolo potrebné vymeniť.

Nákladný vlak mal pôvodne postavenú vlakovú cestu z 5. kolajen na kolaj 3a, na ktorej však nezastal. Prešiel popri návesti STOJ na odchodovom návěstidle „L3a“ a pokračoval na širú trať, po ktorej sa už z Trenčianskej Teplej blížil protiídúci osobný vlak. Zrážku odvrátil výpravca Anton Kresáč z CRD Púchov, ktorý obe súpravy kontaktoval cez rádiostanice. Vlaky zastali včas a od nehody, možno až s tragickými následkami, ich delilo iba 1030 metrov. K zraneniu osôb našťastie nedošlo, napriek tomu „manipulák“ spôsobil vysokú materiálnu škodu. Pri svojej jazde totiž rezal štíhlu výhybku č. 18. „Výhybka smerovala do odbočky a vlak na ňu vošiel z priameho smeru po hrote, čím došlo k násilnému prestaveniu výmenovej časti. Keďže šlo o nerozreznú výhybku s čelustovými uzávermi, došlo ku deformácii oboch jazykov a k poškodeniu prestavníka a čelustových uzáverov,“ vysvetlil dôsledky rezania výhybky Jozef Blahovec, prednosta sekcie ŽTS OR Žilina. Okamžite sa zisťoval stav jazykov a ich skutočná deformácia. „Pravý ohnutý jazyk vyhovel defektoskopickej kontrole a po mechanickom vytvarovaní do požadovaného tvaru bol bez obmedzenia schopný prevádzky. Ľavý rovný jazyk nepriliehajú k opornici v potrebnom rozsahu a jeho oprava bola nereálna. Kým sa vymenil, doprava proti hrotu do priameho smeru bola vylúčená, po hrote však bola dovolená,“ uviedol Jozef Blahovec. Ibaže výmena jazyka nebola vôbec jednoduchá. Štíhla výhybka tvaru J60 1:18,5 – 1200 na betónových podvaloch má celkovú dĺžku 66 metrov a len samotný jazyk meria vyše 23 metrov. S takto dlhým jazykom musia manipulovať až dva žeriavy, aby nedošlo k jeho deformácii. Náhradné komponenty pre nové výhybky, ktoré sú v prevádzke len niekoľko rokov, však ŽSR nedržia na sklade. Dlhý jazyk, ktorého cena je približne 5300 €, bolo potrebné objednať priamo u výrobcu. Napriek tomu, že štandardná dodacia lehota tejto výhybkovej súčasti sú tri mesiace, podarilo sa ho zabezpečiť mimoriadne rýchlo a už 4. mája ho zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trenčín mohli osadiť na potrebné miesto v kolajisku. Kto však pochybil a prečo vlastne došlo k tomuto incidentu zistí až dôkladné vyšetrovanie, ktoré stále nie je ukončené.

Martin BALKOVSKÝ, foto: Štefan KULICH



Detail poškodeného jazyka po rezaní štíhlej výhybky.

# Čiarové kódy na železničnom majetku zjednodušili inventarizáciu

ŽSR spravujú veľké množstvo majetku, konkrétne ide o 274 tisíc kusov majetku v operatívnej evidencii a 103 tisíc kusov dlhodobého hmotného majetku, a preto je systém jeho inventarizácie veľmi dôležitý. V rámci GR ŽSR sa pristúpilo k inventarizácii prostredníctvom čiarových kódov. Pilotne sa začalo na ŽT a od marca 2015 sa tento systém realizácie inventarizácie rozšíril aj na ďalšie organizačné jednotky.

## VŠETKY CIELE PROJEKTU SPLNENÉ

Cieľov projektu bolo viac, priblížila nám ich manažérka projektu Mária Mifková. „Základným cieľom bolo zabezpečiť jednoducho identifikáciu majetku čiarovými kódmi, umožniť tlač štítkov zo systému SAP, ďalej zvýšiť produktivitu výkonu inventúry bez tlače dokumentov s okamžitým dohľadom, automatizovaným zápisom dátumu inventúry na kartu majetku a následným znížením počtu inventarizačných komisií,“ hovorí o stanovených cieľoch. Ďalším bolo zabezpečenie automatizovaných zmien v evidencii majetkov aj mimo inventarizačných období, tiež aj zníženie formálnosti vykonávania inventúry, a to jednoducho – členmi komisie môžu byť poverení zamestnanci príslušnej VOJ bez účasti správcu majetku. Zlepšila sa aj kvalita informácií o umiestnení majetku. „Sme veľmi radi, že už teraz môžeme potvrdiť, že všetky ciele boli splnené,“ hovorí manažérka projektu.

## AKÁ JE HODNOTA INVENTARIZOVANÉHO MAJETKU?

V organizačných jednotkách, ktorých sa tento projekt týkal, bol inventarizovaný dlhodobý hmotný majetok v hodnote 3 259 296 780 € v počte kusov 28 977. Majetok v operatívnej evidencii (OE) bol inventarizovaný v hodno-

te 11 166 788,14 € a v počte kusov 106 082, čo predstavuje 35,3 % z hodnoty majetku v OE ŽSR. Pri týchto VOJ bol v priebehu roka identifikovaný významný nárast vyradení majetku, vyradilo sa spolu 6 988 kusov majetku, a to najmä z dôvodov jeho nefunkčnosti a vysokej opotrebovanosti.

## OZNAČOVANIE MAJETKU A ELEKTRONICKÁ INVENTÚRA

Štítkami sa olepoval všetok dlhodobý hmotný majetok, ktorý spadal pod tieto triedy - energetické, hnacie stroje a zariadenia, pracovné stroje a zariadenia, prístroje a zvláštne technické zariadenia, dopravné prostriedky a inventár. V prípade budov a stavieb, teda pri majetkoch, ktoré nebolo možné olepíť štítkom, bol štítkom priložený k technickej dokumentácii. Pozemky, pri ktorých sa vykonáva len dokladová inventúra, boli inventarizované s využitím prechodu cez čítačku za účelom zapísania dátumu inventarizácie na kartu majetku. Fyzická inventúra sa vykonala čítačkou čiarových kódov, zosnímaním čiarového kódu, ktorý je súčasťou štítku nalepeného na majetku. „Tento projekt plánujeme rozšíriť o ďalšie organizačné jednotky, v apríli bol schválený plán projektu pre rozšírenie na OR Košice, OR Zvolen, MO Košice, MO Bratislava, SHM Bratislava, UIVP Bratislava, takže nás veľmi teší, že



Aj takýmito štítkami sa označoval majetok v operatívnej evidencii, na tejto fotografii vidíme označenie nábytku.



Na snímanie štítkov sa používalo mobilné zariadenie – terminál Motorola MC55A0, ktorý je vybavený snímačom 2D kódov. Zariadenie je vybavené technológiami WAN, LAN aj Bluetooth.

sa postupne dostávame ku všetkým zložkám našej firmy,“ dodáva na záver manažérka projektu Mária Mifková. (pop)

Tabuľka je dôkazom toho, že projekt potvrdil úspory vo viacerých oblastiach

Popis	Merná jednotka	Stav po implementácii	Východiskový stav	Zmena	
Čas vykonávania fyzickej inventúry	Hodín prac. času	11 309	58 540	-47 231	-80,7 %
Počet strán tlačenej dokumentov	Počet strán	7 886	33 988	-26 102	-76,8 %
Počet inventarizačných komisií	Počet	37	189	-152	-80,4 %
Počet členov v inventarizačných komisiách	Počet	233	422	-189	-44,8 %

## Legendárny Albatros na výstave v Drážďanoch

Nekorovaný kráľ slovenských železníc – parný rušeň 498.104 Albatros z bratislavského ALBATROS klubu vyrazil 14. apríla so súpravou mimoriadneho vlaku na parný festival do Drážďan. Tu sa konalo už ôsme medzinárodné stretnutie parných rušňov.

Mimoriadny vlak prešiel celou Českou republikou so zastavením v Brne, Svitavách a v Prahe, kde doberal vodu z cisternového vozňa zo súpravy. Po prestávke v Prahe – Libni, kde sa do súpravy pripojili ďalšie historické rušne: plzeňská Šľachtická 475.111 a motorový Hektor T435.003 z Čerčan, sa súprava zvláštneho vlaku vydala netradičnou trasou cez Masarykove nádraží, Negrelliho viadukt, Bubny a Bubeneč ďalej na Děčín. V Nemecku už bola súprava vlaku ťahaná nemeckým dieselovým rušňom, nakoľko Nemci kvôli bezpečnosti vyžadujú zabezpečovač, ktorý Albatros ani Šľachtická nemajú. Okrem stálych exponátov drážďanskeho



múzea prišlo okrem skvostov zo Slovenska a Čiech aj ďalších osem nemeckých historických rušňov, jeden dokonca až z Rumunska. Nechýbali ani dieselové rušne. Návštevníkov neodradilo ani aprílové počasie a počet sa vyšplhal na viac ako 20.000 osôb. Veľmi potešujúce bolo, že v okolí vystaveného Albatrosu bolo počuť okrem nemčiny, angličtiny, japončiny aj maďarčinu a češtinu, ale aj rodný jazyk priaznivcov zo Slovenska. (red)

## Cyklostanjany už aj s piktogramami



Označenie cyklostanjany je jednoduché a zrozumiteľné.

Ako sme už v predošlom vydaní nášho časopisu písali, v 42 železničných staniách pribudlo 427 nových stanjany na bicykle. Výroba cyklostanjany pripadla zamestnancom mostných obvodov v Bratislave a Košiciach, ktorí ich spoločne s traťovákmi z jednotlivých oblastných riaditeľstiev aj osadzovali. K dokonalému výsledku chýbalo už len označenie, aby bolo poslanie

stanjany zreteľné a jednoznačné. Verejnosť totiž len hŕtala nad významom striebrostoleských kovových konštrukcií. Niektorí si ich zamieňali so zábranami proti parkovaniu áut, iní čakali, že ich železničiarci preložia doskami a zo stanjany sa stanú lavičky na sedenie. Všetky takéto dohady razom znehovali nálepky s piktogramom parkovacieho miesta pre bicykle a upozornením, že umiestnenie dvojkolesového „premiestňovadla“ je len na vlastné riziko. Na východe Slovenska ich prilepovali zamestnanci z SMSÚ ŽTS MDS Štrba. V niektorých lokalitách navyše pridali aj veľké tabule s piktogramom stojiska bicyklov. Snáď práca našich kolegov nevyjde nazmar a stanjany budú slúžiť zamýšľanému zámeru.

(balky), foto: autor



Jozef Olejník a Milan Rezník z SMSÚ ŽTS MDS Štrba prilepovali nálepky na východe Slovenska. Na košickej stanici im asistoval Miroslav Rusnák (v pozadí), správca ŽI z SMSÚ ŽTS TO Margecany.

## Traťovákom ukradli montérky



Vylomená skriňa hovorí o tom, že snaha získať čo najviac, bola silná.

Niektorým zlodejom fantázia a drzosť zrejme naozaj nechýbajú. Tieto nepopulárne vlastnosti sa pravdepodobne snúbili aj v zlodejovi, ktorý pripravil prekvapenie zvolenským traťovákom. Tí sa po návrate do priestorov šatne v Novej Bani nestíhali čudovať. Vylomená skriňa a porozhadzované veci totiž hovorili za všetko. Tajfún s lepkavými prstami sa prehnal celým priestorom a okrem pokradnutých vecí za sebou nechal aj poriadnu spúšť. Do budovy sa ziskuchtivý vlamač dostal cez okno kúpeľne. Otázkou však zostáva, aké má zlodej plány s montérkami, rýchlovarnou kanvicou a rádiom, ktoré ukradol. Celková

škoda zatiaľ nebola vyčíslená a incident rieši polícia vo Zvolene.

(ika), foto: polícia SR



Cez toto okno sa zlodej alebo zlodeji dostali do priestorov budovy, v ktorej je šatňa traťovákom v Novej Bani.

## Zrazená vlčica pri Čremošnom

Uhynutých srn, jeleňov, medveďov a diviakov je v našich štatistikách zaznamenaných množstvo. Absolútnou ojedinelosťou je však to, ak vlak zrazí vlka. Ten sa totiž vyznačuje veľkou plachosťou a inteligenciou. Hrozby svojho teritória dobre pozná a vyhýba sa mu. Vlčica, ktorú zachytil vlak koncom apríla pri Čremošnom bola zrejme výnimkou.

Čo sa mohlo stať, prečo vlčica zašla až do tesnej blízkosti trate, je pre ochranárov neznáme. „Sú dve možnosti, prečo sa dostala do stretu s vlakom. Mohla loviť v noci, oslepili ju svetlá rušňa a zostala dezorientovaná. Prípadne lovila v páre s alfasamcom a v zápale lovu nič iné nevnímala,“ povedal Jaroslav Slašťan, ochranár, ktorý zrazenú vlčicu našiel v koľajisku. Úhyn samice vlka dravého je o to smutnejší, že onedlho mala vrhnúť mláďatá. Bola to alfasamica, teda jediná samica vo svorke, ktorá mala priviesť do skupiny vlkov nových jedincov. Po jej úhyne sa môže svor-

ka rozpadnúť a z vlkov sa stanú samotári. Úsek, kde sa nehoda stala, tvorí prechodový koridor a vlky tu majú svoje migračné trasy. „Strety dopravných prostriedkov s vlkami sú však výnimočné, jedná sa totiž o plaché, opatrné a veľmi inteligentné zvieratá. Každé usmrtenie vlka predstavuje nenahraditeľnú stratu z hľadiska biologickej diverzity a fungovania lesa,“ skonštatoval ochranár Slašťan. Uhynutý vlk na trati v Čremošnom bol zaznamenaný ako prvý za ostatné roky. V rokoch 2012 až 2015 sa takéto prípady na slovenských tratiach nevyskytli.

(ika), foto: J. Slašťan



Jaroslav Slašťan neskrýval smútok nad uhynutou vlčicou. Tá mala vo svorke nezastupiteľné miesto. Bola alfasamicou a čoskoro mala vrhnúť mláďatá.



Foto: Dana SCHWARTZOVA

## 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**? Aj tento rok sa budeme venovať témam, na ktoré nás upozorníte, alebo pošlete tipy.

Napíšte nám na adresu redakcie:  
**Ž semafor**, Štefánikova 60, Košice  
prípadne na e-mail: [zsemafor@zsr.sk](mailto:zsemafor@zsr.sk)  
alebo zavolajte na tel.: 910 - 3203.

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.

**TEŠÍME SA NA VAŠE NÁMETY, TIPY, ČI FOTOGRAFIE.**

### Dnes naša otázka znie: **VIETE, KDE JE TO?**

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

**SPRÁVNA ODPOVEĎ APRÍLOVEJ FOTOHÁDANKY JE:**

**MUV v Banskej Bystrici.**

**VÍŤAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:**

**Vlastimil ŠRAMO z Banskej Bystrice**

## BLAHOŽELÁME!

Počas návštevy v blázinci sa pýta návštevník riaditeľa, podľa akých kritérií bude rozhodnuté, či niekto bude zatvorený, alebo nie. Riaditeľ vysvetľuje: - No my napustíme vaňu vodou, dáme kandidátovi lyžičku, hrnček a vedro a požiadame ho aby vaňu vyprázdnil. - Aha, rozumiem, zdravý človek vezme vedro, aby to išlo rýchlejšie, že? - ... <b>tajnička.</b>				Pomoc: asker, avo, tea, Ops	zobral	ženské meno (16.2.)	obyvateľka Arábie	predložka (poza)	mana Macaa	st. grécky strunový hudobný nástroj		zlučovacia spojka	liter (skr.)	čajová ruža
				uväzoval						hlboký spevný ženský hlas				
				<b>2</b>						<b>1</b>				
				Amat. Athl. Assotiation			dráha nebes.telies			býv. tuzex. poukážka				
				holmium (zn.)			typ rus. lietadiel							
Jozef Vysočani	odev Indiánov	dookola	hektoliter (skr.) Letecké opravovne		bizmut (zn.) kanál			Autonómna oblasť obeť			označenie kvalitnej múky	<b>4</b>	po európsky vycvičený africký vojak	
benátsky cestovateľ				výplň okien avšak					batoh základná číslovka					
orgán zraku			čistiaci prostriedok Adamova družka			zn. bulhar. cigariet žrd'			starorím. boh. úrody záves					
nobélium (zn.)			meno herca Romančíka osobné zámeno		cieľ vysoké napätie					Univerzita Komenského EČV okr. Humenné				
<b>3</b>												<b>N</b>		
Chaplinova manželka				domáce meno Anny					Peter, po česky					



# Najkrajšie pamätané knihy majú stanice Bratislava východ, Prešov a Púchov

„Kto nepozná minulosť, nepochopí budúcnosť,“ povedal Thomas Mann. Zachytenie a spoznanie histórie železníc sa už dlhú dobu realizuje aj prostredníctvom pamätných kníh, ktoré sa v ŽSR vedú na každej stanici. Vychádza to nielen zo Smernice o tvorbe, vedení a uchovávaní pamätných kníh, ale často aj od samotných zamestnancov staníc, ktorí sa podujali na uchovanie informácií aj pre budúcich železničiarov.

Súťaž o najkrajšiu pamätnú knihu sme v redakcii vyhlásili druhýkrát a s radosťou konštatujeme, že víťazi z minulého roka „nezaspali na vavrínoch“ a zápisy opäť precízne spracovali. Úroveň pamätných kníh sa ešte o niečo zvýšila, preto sme aj zo zástupcami O 520 a MDC mali veľmi náročnú úlohu – nielen vyhodnotiť množstvo materiálu, ale vybrať aj tú „naj“. V hodnotení sme sa opäť zamerali na obsah, grafickú úpravu, vizuál pamätnej knihy, ale aj na priestor, ktorý bol venovaný celému obvodu stanice, teda prideleným staniciam. Tento rok je poradie víťazov nasledovné – **1. miesto – ŽST Bratislava východ, 2. miesto – ŽST Prešov a 3. miesto – ŽST Púchov**. Zároveň by sme touto cestou chceli poďakovať všetkým spracovateľom za ich prácu a za to, že svojou prácou na pamätných knihách pomáhajú železničiarom písať históriu. My sme pre vás vybrali to najzaujímavejšie z víťazných pamätných kníh.

## 1. MIESTO – ŽST BRATISLAVA VÝCHOD

Pamätná kniha zachytila najdôležitejšie udalosti, ktoré zasiahli chod tejto stanice, ale aj nesamostatných staníc Bratislava - Vajnory, Bratislava - Rača a Bernolákovo. Veľkým pozitívom tejto knihy je nielen jej prehľadnosť a rozdelenie na jednotlivé oblasti ako bezpečnosť, personálne záležitosti alebo technologická a investičná činnosť, ale aj autentické fotografie. Spracovateľkou je Oľga Machová, referentka KRaO. „K písaniu pamätnej knihy som sa dostala po odchode mojej predchodkyne do dôchodku, teda asi pred piatimi rokmi. Pamätná kniha sa vždy spracovávala na oddelení KRaO a ja som v podstate len pokračovala v tejto tradícii,“ hovorí Oľga Machová.



### ZO ZÁPISKOV:

„Priestory železničnej stanice Bratislava východ sa stali na pár dní aj filmovým ateliérom. V slovensko – česko – poľskej koprodukcii sa tu natáčali niektoré scény slovenskej detektívky Červený kapitán, z pera populárneho spisovateľa Dominika Dána.“



V PK ŽST Bratislava Východ sa nachádzajú napríklad aj takéto autentické fotografie - HaZZ pri zásahu v blízkosti stada IX.

„K písaniu pamätnej knihy som sa dostala po odchode mojej predchodkyne do dôchodku, teda asi pred piatimi rokmi. Pamätná kniha sa vždy spracovávala na oddelení KRaO a ja som v podstate len pokračovala v tejto tradícii,“ hovorí Oľga Machová. Dokumentovaniu udalostí sa venuje priebežne po celý rok. „Sú situácie a udalosti, ktoré si zaslúžia pozornosť a vtedy si poviem, že toto musí byť v knihe zachytené a zaslúži si to pozornosť celej železničarskej verejnosti,“ bližšie popisuje našej redakcii to, ako pamätná kniha vzniká. Nás zaujímalo aj to, či je táto súčasť jej práce zároveň aj jej koníčkom. S úsmevom nám odpovedala: „Keď to doposiaľ tak nebolo, odteraz to určite bude, pretože prvé miesto zaväzuje a musím povedať, že cítim určité zadostučinenie za túto prácu. Zároveň by som sa chcela poďakovať aj svojim kolegom, ktorí svojou mierou tiež prispeli k tomuto umiestneniu.“

## 2. MIESTO – ŽST PREŠOV

Železničná stanica Prešov má v knižnej podobe uchované pamätné knihy od roku 1945 po rok 2010, odvtedy sa vedie v elektronickej podobe. „Všetky pamätné knihy a s ňou súvisiace dokumenty spreď roku 1945 boli bohužiaľ zničené ustupujúcou nemeckou armádou,“ hovorí prednosta stanice Miroslav Čislikovský. Momentálne



V pamätnej knihe je zachytená táto zaujímavosť nielen slovom, ale aj množstvom fotografií – cvičenie s témou Činnosť ŽST pri úniku LPG zo železničnej cisterny na vlečke Slovnaft a.s.

je spracovateľom Peter Macko, námestník pre KRaO. V roku 2015 v nej zachytil komplexné informácie o stanici – hospodárske výsledky, mimoriadne udalosti, ale aj iné akcie odohrávajúce sa v ŽST Prešov a pridelených staniciach. Prednosta stanice nám prezradil aj svoju víziu do budúcnosti. „V pamätnej knihe sú zaznamenané len údaje za našu železničnú stanicu, nie sú tu však podchytené údaje z ostatných technických zložiek, ako napríklad budovný a traťový obvod. Do budúcnosti by tak možno bolo vhodné, aby aj tieto zložky pôsobiace v ŽST Prešov viedli vlastné pamätné knihy, ktoré by sme následne spolu s našou zviazali dokopy a vznikla by tak pamätná kniha ako celok za všetky zložky,“ zamýšľa sa M. Čislikovský.

## 3. MIESTO – ŽST PÚCHOV

Pamätná kniha ŽST Púchov si zaslúžila 3. miesto z dôvodu naozaj podrobného zachytenia všetkých, menších či väčších udalostí, ktoré sa v jej obvode v roku 2015 odohrali. Udalosti zachytáva chronologicky, preto je aj veľmi prehľadná. V minulom roku ju spracovával Miroslav Samko, ktorý zastával funkciu prednostu stanice. Podľa jeho slov má práve prednosta niektoré ucelené poznatky a súvislosti, ktoré sa do knihy dostávajú. Pamätnú knihu písal prevažne počas celého roka. „Intenzívne písaniu oficiálnych záznamov do pamätnej knihy, so zachytením vzájomných súvislostí a nadväzností, som sa venoval po skončení roka v mesiacoch január až marec. V tomto období to boli hodiny denne,“ hovorí a na záver s úsmevom dodáva: „Pamätnú knihu som sa snažil viesť tak, aby jej záznamy boli prínosom pre čitateľov a historikov, ktorí ešte neexistujú.“

# RENDEZ 2016 sa blíži

V starom rušňovom depe Bratislava východ sa v dňoch 18. a 19. júna 2016 uskutoční už 18. ročník celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel - Rendez 2016. Podujatie usporiadajú Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., Dopravný podnik Bratislava, a.s., v spolupráci so slovenskými klubmi železničných historických vozidiel za podpory celého radu sponzorov.

## PROGRAM PODUJATIA:

- otvorenie areálu výstavniska o 10.00
- výstava zaujímavých historických železničných vozidiel zo Slovenska, Českej republiky a Rakúska
- defilé rušňov na točni (len v sobotu)
- doprava na podujatie historickými vlakmi
- vyhladkové jazdy parnými vlakmi po Bratislave
- výletný motorový vlak do Záhorskej Vsi (len v sobotu)
- kyvadlová doprava historickými alebo modernými motorovými vlakmi medzi bratislavskou hlavnou stanicou a areálom podujatia
- súbežná jazda historických vlakov medzi stanicami Bratislava-Petržalka a Bratislava Nové Mesto (len v nedeľu)
- jazdy historickej električky a autobusu
- stála múzejná expozícia železničných zariadení
- spolujazdy na stanovišti parného rušňa, na motorovej drezine alebo motorovom vozíku
- prezentácia modelových a modulových koľajisk
- jazdy vláčikom záhradnej železnice
- zábavné a náučné hry pre deti
- koncert C. a k. komorného dychového orchestra
- swingový koncert Funny Fellows
- vojenská ukážka bojov z 2. svetovej vojny
- výstava neželezničnej historickej techniky
- predaj upomienkových predmetov
- večerné fotografovanie (len v sobotu)

*Na podujatí sa prvýkrát po mnohých desaťročiach stretnú pôvodný rušeň a pôvodný vozeň Viedenskej električky.*

Pre dopravu návštevníkov na podujatie budú vypravené nostalgické vlaky v trasách:

**SOBOTA:** Malacky – Plavecký Štvrtok – Zohor – Devínska Nová Ves – Bratislava Lamač – Bratislava hlavná stanica – Bratislava východ, Nitra – Lužianky – Hlohovec – Leopoldov – Trnava – Šenkvice – Pezinok – Bratislava východ a späť, Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Bratislava východ

**NEDEĽA:** Nitra – Lužianky – Hlohovec – Leopoldov – Trnava – Šenkvice – Pezinok – Bratislava východ a späť, Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Devínska Nová Ves – Bratislava Lamač – Bratislava hlavná stanica – Bratislava východ, Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Bratislava Vajnory – Bernolákovo – Senec – Bratislava východ

*Srdečne Vás pozývame  
prežiť nezabudnuteľný víkend  
so železničnou nostalgiou.*

Viac informácií bude uverejnených na stránkach Múzejno-dokumentačného centra ŽSR - VVÚŽ [www.mdc.sk](http://www.mdc.sk) alebo na internetovom portáli [www.vlaky.net](http://www.vlaky.net).

